

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2022/362 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 24 février 2022****modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures**

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif fixé par la Commission dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», à savoir progresser vers la pleine application des principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur», générer des recettes et assurer le financement de futurs investissements dans les transports, ont été lents et il subsiste des incohérences dans l'application d'une taxation des infrastructures routières dans l'ensemble de l'Union.
- (2) Dans ce livre blanc, la Commission plaide pour «parvenir à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris les coûts liés au bruit, à la pollution locale et à la congestion en ajout à la récupération obligatoire des coûts d'usure)».
- (3) Le transport routier de marchandises et de passagers est un facteur qui contribue au rejet de polluants dans l'atmosphère. Parmi ces polluants, qui nuisent très gravement à la santé des personnes et conduisent à la détérioration de la qualité de l'air ambiant dans l'Union, figurent le PM_{2,5}, le NO₂ et l'O₃. En 2018, une exposition prolongée à ces trois polluants a respectivement causé dans l'Union, selon les estimations de l'Agence européenne pour l'environnement publiées en 2020, 379 000, 54 000 et 19 400 décès prématurés.
- (4) Selon l'Organisation mondiale de la santé, le bruit causé par la seule circulation routière est le deuxième facteur de stress environnemental en Europe, immédiatement après la pollution atmosphérique. Au moins 9 000 décès prématurés par an sont imputables aux maladies cardiaques causées par le bruit de la circulation.

⁽¹⁾ JO C 81 du 23.2018, p. 188.

⁽²⁾ JO C 176 du 23.5.2018, p. 66.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 25 octobre 2018 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 9 novembre 2021 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 17 février 2022 (non encore parue au Journal officiel).

- (5) D'après le rapport 2020 de l'Agence européenne pour l'environnement sur la qualité de l'air en Europe, le transport routier était, en 2018, le premier secteur responsable des émissions de NO_x et le deuxième responsable de la pollution due au noir de carbone.
- (6) Dans sa communication du 20 juillet 2016 intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions», la Commission a annoncé qu'elle proposerait la modification de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ pour permettre également une taxation liée à une différenciation fondée sur les émissions de CO₂ et étendre certains de ses principes aux autobus et aux autocars ainsi qu'aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers.
- (7) Compte tenu des délais de renouvellement de la flotte de véhicules et du fait qu'il est nécessaire que le secteur des transports routiers contribue aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et au-delà, le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a fixé des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs pour 2025 et 2030, correspondant respectivement à une baisse de 15 % et de 30 % des émissions de CO₂ par rapport à une moyenne établie.
- (8) Afin d'établir un marché intérieur des transports routiers qui soit équitable, il convient d'appliquer uniformément les règles. L'un des principaux objectifs de la présente directive est d'éliminer les distorsions de concurrence entre les usagers.
- (9) Nonobstant l'importance du secteur des transports routiers, tous les véhicules utilitaires lourds ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique. En dépit de leur importance économique et sociale, les véhicules légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier liées aux émissions et à la congestion. Par souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale, il y a lieu de veiller à ce que les véhicules qui, jusqu'à présent, ne relevaient pas du cadre fixé dans la directive 1999/62/CE pour les péages et les droits d'usage soient inclus dans ce cadre. Le champ d'application de ladite directive devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules légers, y compris les voitures particulières.
- (10) Afin d'éviter une déviation du trafic vers les routes gratuites, qui pourrait avoir de graves conséquences en termes de sécurité routière et d'utilisation optimale du réseau de transport, il convient que les États membres puissent instaurer des péages sur tous les tronçons de leur réseau d'autoroutes.
- (11) Afin d'assurer une application cohérente et harmonisée du système de taxation pour l'utilisation des infrastructures dans l'ensemble de l'Union ainsi qu'une égalité des conditions de concurrence sur le marché du transport de marchandises, il est important que les différents dispositifs de péage calculent les coûts de manière analogue. Compte tenu du fait que les contrats de concession existants peuvent comporter des dispositifs différents de ceux prévus par la présente directive, il convient que les États membres soient autorisés, dans le but d'assurer la viabilité financière des contrats de concession existants, à les exonérer de certaines obligations énoncées dans la présente directive, jusqu'à ce que ces contrats soient modifiés de manière substantielle. Les États membres peuvent également choisir de chercher à aligner les contrats de concession existants sur les modifications apportées au cadre réglementaire de l'Union ou au cadre réglementaire national, ou d'évaluer la possibilité d'appliquer une redevance pour coûts externes liée au CO₂ et à la pollution atmosphérique et/ou des abattements en rapport avec ces émissions, lorsque les péages de concession n'ont pas fait l'objet d'une variation conformément à la présente directive.
- (12) Par nature, les droits d'usage fondés sur la durée ne reflètent pas avec précision les coûts réels liés à l'usage de la voirie et, pour des raisons similaires, ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit d'encourager des opérations plus propres et plus efficaces ou de réduire la congestion. Néanmoins, afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, il faudrait permettre aux États membres de mettre en place des systèmes adéquats pour la perception des redevances dans le cadre d'un ensemble plus vaste de services de mobilité. Ces systèmes devraient garantir une répartition équitable des coûts d'infrastructure et refléter le principe du «pollueur-payeur». Tout État membre mettant en place un tel système devrait veiller à ce que celui-ci soit conforme aux dispositions de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾. En raison de l'impact significatif qu'ils ont sur les infrastructures routières et de leur contribution à la pollution atmosphérique, il convient que les véhicules utilitaires lourds soient visés en priorité par des systèmes de taxation rigoureux. En particulier, afin de promouvoir des transports plus propres et plus efficaces, les droits d'usage fondés sur la durée devraient en principe être progressivement supprimés sur le réseau transeuropéen de transport central, étant donné que ce réseau comprend les nœuds et les liaisons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique.

⁽⁴⁾ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

⁽⁶⁾ Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

À la lumière des circonstances historiques et compte tenu des défis et des charges administratives considérables associés à l'introduction de péages, il convient que les États membres bénéficient d'une période transitoire suffisamment longue au cours de laquelle ils devraient pouvoir introduire ou maintenir des droits d'usage fondés sur la durée. À l'issue de cette période transitoire, les États membres ne devraient avoir la possibilité d'appliquer des droits d'usage entièrement fondés sur la durée pour les véhicules utilitaires lourds sur des tronçons de leur réseau transeuropéen de transport central que dans des cas dûment justifiés. Ces cas dûment justifiés devraient être limités aux cas dans lesquels l'application d'un péage aux véhicules utilitaires lourds entraînerait des coûts administratifs, d'investissement et d'exploitation disproportionnés par rapport aux recettes ou avantages escomptés ainsi générés, par exemple en raison de la longueur limitée des tronçons routiers concernés, d'une densité de population relativement faible ou d'un trafic relativement faible, ou lorsque l'application d'un péage conduirait à un détournement du trafic avec des répercussions négatives sur la sécurité routière ou la santé publique. Cette possibilité offerte aux États membres dans des cas dûment justifiés est nécessaire pour des considérations d'intérêt public essentielles, telles que la prise en compte de la situation difficile et de l'enclavement pour les zones à faible densité de population, de la sécurité routière ou de la santé publique. En outre, l'application, dans ces cas dûment justifiés, de droits d'usage fondés sur la durée devrait être subordonnée au respect d'exigences procédurales: une obligation d'évaluer la nécessité d'un tel système et une obligation de notifier son application à la Commission. Cette notification devrait comporter une motivation détaillant les circonstances particulières concernant les tronçons de réseau transeuropéen de transport central où des droits d'usage fondés sur la durée sont appliqués.

- (13) Les États membres qui, à l'entrée en vigueur de la présente directive, appliquent des péages sur tout ou partie de leur réseau transeuropéen de transport central devraient être en mesure de mettre en place un système de taxation combiné pour tous les véhicules utilitaires lourds ou certains types de véhicules utilitaires lourds. Toutefois, cette option ne devrait être ouverte qu'en prolongement et en complément d'un système de péage sur le réseau transeuropéen de transport central, où se trouvent les nœuds et les liaisons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, ou sur une partie dudit réseau. Ce système permettrait aux États membres d'étendre et d'élargir la mise en œuvre des principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur» au-delà du réseau à péage, en appliquant des droits d'usage aux tronçons du réseau transeuropéen de transport central qui ne sont pas couverts par des péages ou à certains types de véhicules utilitaires lourds, tels que ceux relevant d'un tonnage spécifique, qui ne sont pas soumis à des péages. Le système de taxation combiné aiderait ainsi les États membres à progresser davantage et à garantir un transport routier plus respectueux de l'environnement, en particulier lorsque aucun système de taxation n'est en place et que les péages ne constituent pas une option économiquement viable ou socialement acceptable. En outre, afin de respecter pleinement les principes de mobilité durable, le montant maximal de ces droits d'usage devrait varier en fonction à la fois de la classe d'émissions Euro et de la classe d'émissions de CO₂ du véhicule. Compte tenu de toutes ces considérations, il est indéniable que l'application d'un tel système combinant une approche fondée sur la durée et une approche fondée sur la distance présenterait de nombreux avantages; son application devrait par conséquent être également possible à l'expiration de la période transitoire pour les systèmes entièrement fondés sur la durée. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres devraient, lorsqu'ils imposent des redevances routières aux poids lourds, imposer des péages ou des droits d'usage à tous les poids lourds.
- (14) Dans le cadre d'un renforcement des principes de l'«utilisateur-payeur» et du «pollueur-payeur», certaines caractéristiques des États membres ou de leurs systèmes de péage ou de droits d'usage devraient être prises en considération. Par exemple, concernant les zones particulièrement peu peuplées ou un réseau particulièrement étendu de routes à péage ou à droits d'usage, il devrait être possible de prévoir des exonérations pour des tronçons routiers.
- (15) Certains États membres disposent de vastes réseaux à péage qui comprennent bien plus d'autoroutes et de routes que les seuls axes faisant partie du réseau transeuropéen de transport. L'application de péages ou de droits d'usage à tous les poids lourds entraînerait donc des charges considérablement plus lourdes, en particulier pour les petites et moyennes entreprises artisanales (qui sont pour beaucoup impliquées dans des travaux de construction et qui, en règle générale, ne fournissent pas de services de transport). Ces charges entraîneraient à leur tour une hausse des prix, par exemple dans le domaine de la construction. Des augmentations de prix pourraient signifier un report, voire une renonciation à des investissements futurs en particulier, tels que la rénovation énergétique des maisons et des appartements, ainsi que la modernisation des technologies liées à l'habitat. En outre, les entreprises artisanales parcourent parfois de longues distances avec des véhicules afin de fournir leurs services, et ces trajets ne peuvent pas être effectués facilement en recourant à d'autres modes de transport. Par ailleurs, les entreprises de régions rurales qui, en raison de la faible densité de population et de la faiblesse de la demande dans ces régions, sont tributaires de leur capacité à fournir des services et des activités de construction dans les zones métropolitaines, se trouvent dans une situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux entreprises opérant dans les grandes villes ou à la périphérie des aires métropolitaines. Par conséquent, la possibilité devrait être donnée aux États membres de prévoir certaines exonérations de redevances, telles que celles prélevées sur des véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipements ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale.
- (16) La possibilité d'utiliser des routes soumises à une tarification routière, telles que les autoroutes, les tunnels ou les ponts, plutôt que les routes locales difficiles, peut être importante pour les personnes handicapées. Afin de permettre à celles-ci d'utiliser des routes soumises à une tarification routière sans charges administratives supplémentaires, les États membres devraient être autorisés à exempter les véhicules des personnes handicapées de l'obligation d'acquitter un péage ou un droit d'usage.

- (17) Les États membres devraient être encouragés à tenir compte des facteurs socioéconomiques dans l'application, aux voitures particulières, de leurs modèles de taxation des infrastructures routières. Par exemple, les droits frappant les voitures particulières pourraient faire l'objet d'adaptations afin de ne pas pénaliser exagérément les usagers fréquents.
- (18) Il importe en particulier que les États membres mettent en place un système de taxation équitable, et en particulier qui ne pénalise pas les usagers de voitures particulières qui, du fait qu'ils habitent en zone rurale ou dans des endroits isolés ou difficiles d'accès, sont contraints d'emprunter plus régulièrement les axes routiers soumis à redevance.
- (19) Comme dans le cas des véhicules utilitaires lourds, il importe de garantir que toute redevance fondée sur la durée éventuellement introduite par les États membres et appliquée aux véhicules légers est proportionnée, y compris en ce qui concerne les périodes d'utilisation inférieures à une année. À cet égard, il convient de prendre en considération le fait que le mode d'utilisation des véhicules légers diffère de celui des véhicules utilitaires lourds. Le calcul de redevances fondées sur la durée et proportionnées pourrait être effectué sur la base des données disponibles relatives aux modèles de déplacement.
- (20) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes peut être imposée à un niveau proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance. Cette méthode s'est avérée être la manière la plus équitable et la plus efficace pour tenir compte des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues à la pollution atmosphérique et au bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, et elle offrirait la garantie que les véhicules utilitaires lourds contribuent de manière équitable au respect des normes de qualité de l'air fixées pour l'Europe dans la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ et à toute limite de bruit applicable ou tout objectif en la matière. Il y a donc lieu de faciliter l'application de telles redevances. Il convient d'appliquer plus systématiquement la taxation des coûts externes. Afin de contribuer à l'évolution vers une pleine application du principe du «pollueur-payeur», les États membres devraient appliquer une redevance pour coûts externes aux véhicules utilitaires lourds, à tout le moins pour la pollution atmosphérique, sur les réseaux couverts par une redevance d'infrastructure.
- (21) À cette fin, il convient de remplacer les redevances pour coûts externes moyennes pondérées maximales par des valeurs de référence facilement applicables et mises à jour en fonction de l'inflation, des progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes du transport routier et de l'évolution de la composition de la flotte.
- (22) La variation des redevances d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions Euro a contribué à l'utilisation de véhicules plus propres. Toutefois, étant donné le renouvellement des flottes de véhicules, la variation de redevances sur cette base sur le réseau interurbain devrait perdre en efficacité à moyen terme. Les États membres devraient donc être autorisés à mettre fin aux variations de péage sur cette base.
- (23) Par ailleurs, en raison de l'augmentation de la part des émissions de CO₂ issues des véhicules utilitaires lourds, il convient d'introduire une variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage en fonction de la classe d'émissions de CO₂, qui permette de contribuer à des améliorations dans ce domaine. Dans le cas de systèmes communs de droits d'usage, qui pourraient contribuer à une plus grande harmonisation, la mise en œuvre de la variation est plus complexe, notamment en raison des conditions que doivent remplir ces systèmes communs. Étant donné que les États membres participants doivent convenir de la répartition des recettes provenant du droit d'usage alors que ses niveaux sont limités en vertu des dispositions introduites par la présente directive, et qu'ils doivent modifier des accords internationaux, il est justifié de prévoir un délai supplémentaire pour la mise en œuvre de la variation en fonction des émissions de CO₂ dans un tel cas particulier. En tout état de cause, la variation devrait être conçue d'une manière qui soit compatible avec le règlement (UE) 2019/1242.
- (24) Tant que les émissions de CO₂ ne font pas l'objet d'instruments plus adaptés, tels que des taxes harmonisées sur le carburant comprenant une composante carbone, ou tant que le transport routier n'est pas soumis à un système d'échange de quotas d'émission, les États membres devraient également être autorisés à appliquer une redevance pour coûts externes reflétant le coût des émissions de CO₂. Lorsque des preuves scientifiques le justifient, les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer, pour les émissions de CO₂, des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence fixées dans la présente directive.
- (25) Afin de promouvoir le passage à une flotte de véhicules utilitaires lourds plus propre, la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage en fonction de leurs émissions de CO₂ devrait être obligatoire, sauf en cas d'application d'une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂.

(7) Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

- (26) Afin de récompenser les véhicules utilitaires lourds les plus performants, les États membres devraient être autorisés à appliquer le plus haut niveau de réduction des redevances aux véhicules fonctionnant sans émissions à l'échappement. Afin de favoriser davantage le déploiement de véhicules à émission nulle, les États membres devraient être autorisés à les exonérer temporairement des redevances routières. De la même façon, et afin de veiller à ce que la part des véhicules bénéficiant d'une réduction du péage reste stable au fil des années, en garantissant aux États membres la possibilité de planifier avec certitude sur le long terme les recettes provenant des péages, il convient de répartir les véhicules neufs en classes d'émissions de CO₂ sur la base de leurs performances par rapport à la trajectoire linéaire de réduction des émissions entre 2021 et 2030, au sens du règlement (UE) 2019/1242.
- (27) Afin de garantir l'efficacité et la cohérence de la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂ et de la taxation des coûts externes des émissions de CO₂, qui sont toutes deux destinées à débloquer le déploiement de véhicules à émissions faibles ou à émission nulle, ainsi qu'à assurer une application de la directive 1999/62/CE en cohérence avec tout autre instrument de tarification du carbone lié au transport routier qui serait adopté à l'avenir, la Commission devrait évaluer leur efficacité et leur nécessité en temps utile. Sur la base de cette évaluation, la Commission devrait, le cas échéant, proposer une modification des dispositions relatives à la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂ et de la taxation des coûts externes pour les émissions de CO₂, afin d'éviter toute double taxation par l'intermédiaire de différents instruments de tarification du carbone. Tandis que la future mesure devrait garantir la sécurité juridique et l'application cohérente des différentes règles, la présente directive devrait clarifier le fait que les États membres ne devraient plus être tenus d'appliquer le système de variation en fonction des émissions de CO₂ prévu par la présente directive au-delà de la date d'application d'un autre instrument de tarification du carbone applicable au transport routier, qui pourrait être adopté au niveau de l'Union, par exemple sur la base de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE, la décision (UE) 2015/1814 et le règlement (UE) 2015/757 [2021/0211(COD)]. Dans le cas où, dans l'intervalle, un autre instrument de tarification du carbone applicable au transport routier serait adopté, le niveau de taxation des coûts externes pour les émissions de CO₂ devrait être limité à ce qui est nécessaire pour internaliser ces coûts externes, et la Commission devrait être habilitée à adapter, par la voie d'actes délégués, les valeurs de référence fixées dans l'annexe III *quater*.
- (28) Afin de permettre la préservation du patrimoine automobile de l'Union, les États membres devraient créer une catégorie spéciale pour les véhicules historiques afin de pouvoir adapter le montant des différentes redevances perçues au titre de la présente directive.
- (29) Actuellement, le règlement (UE) 2019/1242 ne définit pas de trajectoires de réduction des émissions pour les groupes de véhicules utilitaires lourds ne relevant pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), dudit règlement. À la lumière de son article 15, il se peut que ledit règlement soit modifié à l'avenir et que des trajectoires de réduction des émissions soient définies pour ces groupes de véhicules. Si une telle modification est adoptée, la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ devrait s'appliquer également à ces groupes de véhicules. Si une telle modification n'est pas adoptée, la variation pour ces groupes de véhicules ne devrait s'effectuer que pour les classes 1, 4 et 5 d'émissions de CO₂.
- (30) La Commission devrait envisager, le cas échéant, de proposer que la directive 1999/62/CE soit modifiée pour introduire des classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ pour tous les véhicules utilitaires lourds suivant les principes appliqués pour les véhicules utilitaires lourds actuellement régis par le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne leurs émissions de CO₂ si le champ d'application dudit règlement est étendu à d'autres véhicules utilitaires lourds.
- (31) La présente directive devrait promouvoir la réduction des émissions de CO₂ grâce à des améliorations techniques apportées aux ensembles de poids lourds et de leurs remorques et semi-remorques. C'est pourquoi la présente directive prévoit une réduction des redevances routières pour les poids lourds à faibles émissions de CO₂. Pour assurer une pleine cohérence réglementaire, il convient que, dès qu'elle disposera des valeurs juridiquement certifiées concernant l'effet des remorques et des semi-remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier la directive 1999/62/CE afin d'y inclure ces valeurs certifiées lors de la détermination de la réduction des redevances routières prévue par la présente directive.
- (32) Afin de continuer à promouvoir le renouvellement de la flotte et d'éviter la distorsion du marché de l'occasion des véhicules utilitaires lourds, la classification des véhicules appartenant aux classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ devrait être réévaluée tous les six ans à partir de la première immatriculation de ces véhicules. Afin de réduire au minimum la charge administrative, la validité des droits d'usage applicables valables avant la date de reclassement ne devrait pas être affectée.

- (33) En ce qui concerne l'entrée en vigueur du reclassement dans les systèmes de droits d'usage, le choix d'un modèle approprié dépend de considérations spécifiques concernant les conséquences administratives de ce reclassement et ses effets sur les recettes. Par conséquent, il devrait revenir aux États membres (ou, dans le cas des systèmes communs, au groupe des États membres concernés) de décider de la manière de procéder au reclassement dans les systèmes de droits d'usage.
- (34) Afin de garantir une application cohérente de la variation du péage en fonction des émissions de CO₂, il est nécessaire de modifier la directive 1999/37/CE du Conseil ⁽⁸⁾ pour exiger, lorsqu'elles figurent sur leur certificat de conformité, que les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires lourds soient indiquées sur leur certificat d'immatriculation. Si le règlement (UE) 2019/1242 est modifié d'une manière qui affecte la comptabilisation des émissions de CO₂ résultant de l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone, il pourrait être opportun que la Commission évalue la nécessité de renforcer la cohérence entre la présente directive et ces modifications. Il importe de veiller à ce que les équipements embarqués utilisés dans le cadre d'un service de péage contiennent les données relatives aux émissions de CO₂ et à la classe d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, et à ce que ces données soient disponibles aux fins de l'échange d'informations entre les États membres conformément à la directive (UE) 2019/520.
- (35) Les véhicules légers sont à l'origine de deux tiers des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues au transport routier. Il est donc important de promouvoir l'utilisation de véhicules qui soient les plus propres et les plus économes en carburant par la différenciation des redevances routières en fonction de leurs émissions spécifiques de CO₂ et de leurs émissions de polluants, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽⁹⁾ et en lien avec le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾. Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficaces, les États membres devraient être autorisés à leur appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits. Il devrait être permis aux États membres de prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule, qui est liée à sa conversion aux carburants alternatifs. Ce faisant, les États membres devraient être autorisés à exclure les carburants produits à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols (CAS), dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages ou des droits d'usage en rapport avec l'amélioration des performances environnementales du véhicule après conversion.
- (36) Afin de ne pas pénaliser la mise au point et l'utilisation de véhicules légers à émission nulle en raison du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'absence d'émission, les États membres devraient être autorisés à leur appliquer des taux réduits ou des exonérations.
- (37) La congestion des routes, à laquelle tous les véhicules à moteur contribuent dans des proportions différentes, représente un coût s'élevant à environ 1 % du PIB. Une grande partie de ce coût peut être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines. Il y a donc lieu d'autoriser l'application d'une redevance de congestion spécifique, à condition qu'elle soit appliquée à la fois aux catégories de véhicules lourds et aux catégories de véhicules légers. Compte tenu de la contribution potentielle des moyens de transport collectifs, à savoir les minibus, les autobus et les autocars, à la réduction de la congestion, les États membres peuvent les exonérer d'une telle redevance de congestion. Pour qu'elle soit efficace et proportionnée, il convient de calculer cette redevance sur la base des coûts marginaux de la congestion et de la différencier en fonction de la localisation, de l'heure et de la catégorie du véhicule.
- (38) Les redevances routières peuvent mobiliser des ressources qui contribuent au financement de l'entretien et du développement d'infrastructures de transport de grande qualité. Il convient donc d'exiger que les États membres rendent dûment compte de l'utilisation de ces recettes. Cela devrait notamment contribuer à recenser les éventuels besoins de financement non couverts et à accroître l'adhésion du public à la tarification routière. Dans un souci de transparence, il conviendrait que les États membres communiquent aux usagers de la route certaines informations sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire telles que des informations concernant l'utilisation des recettes générées par l'application de la directive 1999/62/CE, la variation des redevances d'infrastructure, les redevances pour coûts externes et les recettes totales générées par les redevances de congestion par catégorie de véhicule.

⁽⁸⁾ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

⁽⁹⁾ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

- (39) Les redevances de congestion devraient refléter, de manière proportionnée, les coûts réels imposés par chaque véhicule, de manière directe, aux autres usagers de la route et, de manière indirecte, à la société dans son ensemble. Afin d'éviter qu'elles n'entravent de manière disproportionnée la libre circulation des personnes et des biens, ces redevances devraient être limitées à des montants spécifiques reflétant les coûts sociaux marginaux de la congestion à des niveaux proches des limites de capacité, à savoir lorsque les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers. De la même façon, une redevance de congestion ne devrait pas être appliquée en combinaison avec une redevance d'infrastructure qui varie en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison dans le but de réduire la congestion. Afin de maximiser l'effet bénéfique des redevances de congestion, les recettes qu'elles génèrent devraient être allouées à des projets visant à remédier aux sources de la congestion.
- (40) Compte tenu du fait que les contrats de concession existants peuvent comporter des dispositifs différents de ceux prévus par la présente directive et dans le but d'assurer leur viabilité financière, il convient que les contrats de concession existants ne soient soumis au respect de l'exigence de variation de la redevance d'infrastructure que dans les cas où ils sont modifiés de manière substantielle.
- (41) Les majorations appliquées aux redevances d'infrastructure pourraient également apporter une contribution utile pour résoudre les problèmes liés aux dommages importants à l'environnement ou à la congestion causés par l'utilisation de certaines routes, ces dommages n'affectant pas uniquement les régions montagneuses. Il y a donc lieu de supprimer la restriction actuelle qui limite l'utilisation des majorations à ces régions. Dans le cas de deux États membres ou plus appliquant des majorations plus élevées dans le même corridor, il est nécessaire de tenir compte du fait que ces majorations pourraient avoir des effets négatifs pour d'autres États membres sur le même corridor. En outre, afin d'éviter une double taxation des usagers, les majorations ne devraient pas être appliquées sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion. À cette fin, pour éviter des répercussions négatives sur le développement économique des régions périphériques et afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour rejeter ou demander une modification des plans, présentés par l'État membre, d'ajouter une majoration à la redevance d'infrastructure prélevée sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages environnementaux importants. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (42) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter des actes d'exécution afin de préciser les émissions de CO₂ de référence pour les sous-groupes de véhicules utilitaires lourds ne relevant pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242. La Commission devrait reproduire les données pertinentes pour ces groupes de véhicules publiées dans le rapport visé à l'article 10 du règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Compte tenu du caractère limité des compétences d'exécution conférées à la Commission, il n'est pas nécessaire de prévoir, avant l'adoption de ces actes, un contrôle par un comité composé de représentants des États membres.
- (43) Lorsqu'un État membre met en place un système de tarification routière, les compensations accordées pourraient, dans certains cas, entraîner la discrimination des usagers de la route non résidents. La possibilité d'accorder une compensation devrait donc être limitée aux péages et ne devrait plus exister dans le cas des droits d'usage.
- (44) Afin de tirer parti des synergies potentielles entre les systèmes de tarification routière existants et de réduire les coûts d'exploitation, la Commission devrait être pleinement associée à la coopération entre les États membres qui envisagent d'introduire des systèmes de tarification routière communs.
- (45) Il est nécessaire de permettre aux États membres de financer la construction, l'exploitation, l'entretien et le développement d'installations pour la distribution d'énergie ou de carburant destinés à des véhicules à émissions faibles ou à émission nulle, en vue de faciliter l'électrification du transport routier. En particulier, lorsqu'un État membre a l'intention de financer ces installations électriques indépendamment du financement des infrastructures routières, la présente directive ne devrait pas empêcher ledit État membre de percevoir des redevances pour l'utilisation de ces installations.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

- (46) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir veiller à ce que les redevances nationales appliquées aux véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures le soient dans un cadre cohérent qui garantit l'égalité de traitement dans l'ensemble de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la nature transfrontalière du transport routier et des problèmes que la présente directive vise à traiter, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (47) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique, du bruit et des changements climatiques provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de taxation excessivement complexe, afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des redevances routières.
- (48) Il convient donc de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour adapter les valeurs de référence pour la tarification des coûts externes figurant aux annexes III *ter* et III *quater* de la directive 1999/62/CE au progrès scientifique et technique. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽¹³⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (49) Il y a donc lieu de modifier les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 1999/62/CE

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

- 1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières».

- 2) Les articles 1^{er} et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«*Article premier*

1. La présente directive s'applique:

- a) aux taxes sur les véhicules imposées aux poids lourds;
- b) aux péages et aux droits d'usage imposés aux véhicules.

2. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules utilisés exclusivement sur les territoires non européens des États membres.

3. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules immatriculés aux Îles Canaries, à Ceuta et Melilla, aux Açores ou à Madère, qui effectuent des transports exclusivement dans ces territoires ou entre ces territoires et, respectivement, le territoire continental de l'Espagne et celui du Portugal.

⁽¹³⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:
 - 1) "réseau routier transeuropéen": les infrastructures de transport routier visées à au chapitre II, section 3, du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil (*), comme illustré par les cartes figurant à l'annexe I dudit règlement;
 - 2) "réseau transeuropéen de transport central": les infrastructures de transport déterminées conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013;
 - 3) "coûts de construction": les coûts de construction, y compris, le cas échéant, les coûts de financement, de l'un des éléments suivants:
 - a) les infrastructures nouvelles ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes;
 - b) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures, y compris les réparations structurelles importantes, achevées au maximum trente ans avant le 10 juin 2008, pour les dispositifs de péage qui étaient déjà en place au 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; ou
 - c) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures achevées avant les dates limites visées au point b), 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 dispositif de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui est entré 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;
 - 4) "coûts de financement": les intérêts sur les emprunts et le rendement de toute prise de participation des actionnaires;
 - 5) "réparations structurelles importantes": les réparations structurelles, à l'exclusion des réparations dont ne profitent plus actuellement les usagers de la route, notamment lorsque les réparations ont été remplacées par de nouvelles couches de roulement ou d'autres travaux de construction;
 - 6) "autoroute": une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui remplit les critères suivants:
 - a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, elle comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
 - b) elle ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier; et
 - c) elle est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;
 - 7) "péage": une somme déterminée payable en ce qui concerne un véhicule, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement confère le droit à ce véhicule d'utiliser les infrastructures, et comprend une ou plusieurs des redevances suivantes:
 - a) une redevance d'infrastructure;
 - b) une redevance de congestion; ou
 - c) une redevance pour coûts externes;
 - 8) "redevance d'infrastructure": une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;
 - 9) "redevance pour coûts externes": une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts liés à un ou plusieurs des éléments suivants:
 - a) la pollution atmosphérique due au trafic;
 - b) la pollution sonore due au trafic; ou
 - c) les émissions de CO₂ dues au trafic;

- 10) "coût de la pollution atmosphérique due au trafic": le coût des dommages causés à la santé humaine et à l'environnement par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que le NO_x et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;
- 11) "coût de la pollution sonore due au trafic": le coût des dommages causés à la santé humaine et à l'environnement par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;
- 12) "coût des émissions de CO₂ dues au trafic": le coût des dommages causés par le rejet de CO₂ lors de l'utilisation d'un véhicule;
- 13) "congestion": une situation dans laquelle les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers ou la dépassent;
- 14) "redevance de congestion": une redevance perçue sur les véhicules aux fins de recouvrer les coûts de la congestion supportés dans un État membre et de réduire la congestion;
- 15) "redevance d'infrastructure moyenne pondérée": le montant total des recettes provenant d'une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds sur les tronçons routiers soumis à cette redevance durant cette période;
- 16) "droit d'usage": une somme déterminée dont le paiement donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser les infrastructures visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2;
- 17) "véhicule": un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandises;
- 18) "véhicule utilitaire lourd": un véhicule ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 tonnes;
- 19) "poids lourd": un véhicule utilitaire lourd destiné au transport de marchandises;
- 20) "autocar" et "autobus": un véhicule utilitaire lourd destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur;
- 21) "véhicule léger": un véhicule ayant une masse en charge maximale techniquement admissible ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 22) "voiture particulière": un véhicule léger destiné au transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur;
- 23) "véhicule présentant un intérêt historique": un véhicule présentant un intérêt historique tel qu'il est défini à l'article 3, point 7, de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil (**);
- 24) "minibus": un véhicule léger destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur;
- 25) "autocaravane": un véhicule disposant d'un compartiment habitable comprenant des sièges et une table, des couchettes soit séparées, soit obtenues en convertissant les sièges, un coin cuisine et des espaces de rangement;
- 26) "véhicule utilitaire léger": un véhicule léger destiné au transport de marchandises;
- 27) "camionnette": un véhicule léger au sens de l'annexe I, partie C, point 4.2, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (**);
- 28) "émissions de CO₂" d'un véhicule utilitaire lourd: les émissions spécifiques de CO₂ propres audit véhicule indiquées au point 2.3 de son dossier d'information du client défini à l'annexe IV, partie II, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission (****);
- 29) "véhicule à émission nulle":
 - a) un "véhicule utilitaire lourd à émission nulle" défini à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil (****); ou
 - b) une voiture particulière, un minibus ou un véhicule utilitaire léger sans moteur à combustion interne;

- 30) "véhicule utilitaire lourd à faibles émissions":
- un "véhicule utilitaire lourd à faibles émissions" défini à l'article 3, point 12), du règlement (UE) 2019/1242; ou
 - un véhicule utilitaire lourd autre qu'un véhicule utilitaire lourd à émission nulle, qui ne relève pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), dudit règlement et dont les émissions de CO₂ sont inférieures d'au moins 50 % aux émissions de CO₂ de référence de son groupe de véhicules;
- 31) "transporteur": toute entreprise de transport de marchandises ou de passagers par route;
- 32) "véhicule de la classe d'émissions 'Euro 0', 'Euro I', 'Euro II', 'Euro III', 'Euro IV', 'Euro V', 'VRE', 'Euro VI'": un véhicule utilitaire lourd conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0;
- 33) "type de véhicule utilitaire lourd": une catégorie dans laquelle un véhicule utilitaire lourd est classé en fonction du nombre d'essieux, de ses dimensions ou de sa masse, ou d'autres critères de classification des véhicules en fonction des dommages causés aux routes, tels que le système de classification des dommages causés aux routes qui figure 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;
- 34) "sous-groupe de véhicules": un "sous-groupe de véhicules" défini à l'article 3, point 8), du règlement (UE) 2019/1242;
- 35) "groupe de véhicules": un groupement de véhicules mentionné dans la liste figurant à l'annexe I, tableau 1, du règlement (UE) 2017/2400;
- 36) "période de communication des rapports de l'année Y": la "période de communication des rapports de l'année Y" définie à l'article 3, point 3), du règlement (UE) 2019/1242;
- 37) "trajectoire de réduction des émissions" pour la période de communication des rapports d'une année (Y) et le sous-groupe de véhicules (sg), à savoir $ET_{Y,sg}$, le produit du facteur de réduction des émissions annuelles de CO₂ ($R-ET_Y$) multiplié par les émissions de CO₂ de référence (rCO_{2sg}) du sous-groupe (sg), à savoir: $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; pour les années $Y \leq 2030$, $R-ET_Y$ et rCO_{2sg} sont tous deux déterminés conformément à l'annexe I, point 5.1, du règlement (UE) 2019/1242; pour les années $Y > 2030$, le $R-ET_Y$ est fixé à 0,70; le rCO_{2sg} s'applique tel qu'il a été adapté par les actes délégués adoptés conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 pour les périodes de communication des rapports suivant les dates d'application respectives de ces actes délégués;
- 38) "émissions de CO₂ de référence d'un groupe de véhicules":
- pour les véhicules relevant du règlement (UE) 2019/1242, le montant calculé conformément à la formule figurant à l'annexe I, point 3, dudit règlement;
 - pour les véhicules ne relevant pas du règlement (UE) 2019/1242, la valeur moyenne de toutes les émissions de CO₂ des véhicules appartenant à ce groupe de véhicules, déclarées conformément au règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil (*****) pour la première période de communication des rapports qui débutera après la date à laquelle l'immatriculation, la vente ou la mise en service des véhicules appartenant à ce groupe de véhicules qui ne respectent pas les obligations visées à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400, est interdite conformément à l'article 24 du règlement (UE) 2017/2400;
- 39) "contrat de concession": une "concession de travaux" ou une "concession de services" au sens de l'article 5, point 1) a) ou b), de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil (*****);
- 40) "péage de concession": un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession;
- 41) "dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle": un dispositif de péage ou de tarification pour lequel la modification des taux devrait entraîner une hausse des recettes de 10 % par rapport à l'exercice financier précédent, à l'exclusion de l'effet de l'augmentation du trafic et après correction en fonction de l'inflation mesurée sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union (IPCH), et à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).
2. Aux fins du paragraphe 1, point 2):
- 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 dispositifs de péage sont mis en place lorsque cette date est postérieure;

b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores, à introduire des technologies innovantes 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 la protection contre la contamination des sols.

3. Sans préjudice de l'article 7 *quinquies bis*, paragraphe 3, les États membres peuvent traiter une autocaravane soit comme un autocar, soit comme un autobus, soit comme une voiture particulière.

(*) Règlement (UE) no 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

(**) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

(***) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(****) Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) no 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) no 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

(*****) Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

(*****) Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

(*****) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).».

3) Les articles 7 et 7 bis sont remplacés par le texte suivant:

«Article 7

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 bis, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 4 à 14 du présent article et aux articles 7 bis à 7 duodécies.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des États membres, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'appliquer des péages et des droits d'usage sur d'autres axes routiers, pour autant que la perception de péages et de droits d'usage sur ces autres axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs. Les péages et droits d'usage appliqués sur des axes routiers autres que les axes appartenant au réseau routier transeuropéen et autres que les autoroutes remplissent les conditions prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article, à l'article 7 bis et à l'article 7 undécies, paragraphes 1, 2 et 4.

3. Sans préjudice d'autres dispositions de la présente directive, les péages et droits d'usage pour différentes catégories de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds, les poids lourds, les autocars et les autobus, les véhicules légers, les véhicules utilitaires légers, les minibus et les voitures particulières peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres. Toutefois, lorsque des États membres perçoivent des redevances pour les voitures particulières, ils en perçoivent également pour les véhicules utilitaires légers.

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

Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer l'article 7 *quater bis*, paragraphe 3, l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, et l'article 7 *octies ter*, paragraphe 2, à ces péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col lorsqu'au moins une des conditions suivantes est remplie:

- a) l'application de l'article 7 *quater bis*, paragraphe 3, de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, et de l'article 7 *octies ter*, paragraphe 2, ne serait techniquement pas possible aux fins de l'introduction d'une telle différenciation dans le système de péage concerné;
- b) l'application de l'article 7 *quater bis*, paragraphe 3, de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, et de l'article 7 *octies ter*, paragraphe 2, conduirait à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique.

Un État membre qui, conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe, décide de ne pas appliquer l'article 7 *quater bis*, paragraphe 3, l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, et l'article 7 *octies ter*, paragraphe 2, notifie sa décision à la Commission.

5. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de:

- a) la nationalité de l'utilisateur de la route;
- b) l'État membre ou le pays tiers d'établissement du transporteur;
- c) l'État membre ou le pays tiers d'immatriculation du véhicule; ou
- d) l'origine ou la destination du transport.

6. Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits sur certains tronçons routiers, ou décider de n'appliquer aucune redevance routière sur certains tronçons routiers, en particulier sur des tronçons à faible intensité de trafic dans des zones peu densément peuplées.

7. Dans le cas d'infrastructures routières couvertes par des contrats de concession, lorsque le contrat a été signé avant le 24 mars 2022 ou que les offres ou, dans le cas d'une procédure négociée, les réponses aux invitations à négocier, ont été reçues dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics avant le 24 mars 2022, les États membres peuvent choisir de ne pas appliquer l'article 7 *quater bis*, paragraphe 3, l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1 et 2, l'article 7 *octies ter* aux péages et droits d'usage sur ces infrastructures jusqu'à ce que le contrat de concession soit renouvelé ou que le dispositif de péage ou de tarification soit modifié de manière substantielle.

8. Le paragraphe 7 s'applique également aux contrats de longue durée conclus entre une entité publique et une entité non publique qui ont été signés avant le 24 mars 2022 pour l'exécution de travaux et/ou la gestion de services autres que l'exécution de travaux ne comprenant pas le transfert du risque lié à la demande.

9. Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour:

- a) les véhicules utilitaires lourds dispensés de l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle au titre du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*);
- b) les poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipements ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui;
- c) tout véhicule auquel s'appliquent les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), ou tout véhicule utilisé ou détenu par une personne handicapée; et
- d) les véhicules à émission nulle ayant une masse en charge maximale techniquement admissible jusqu'à 4,25 tonnes.

10. À partir du 25 mars 2030, les États membres n'appliquent pas de droits d'usage aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau transeuropéen de transport central.

11. Par dérogation au paragraphe 10, les États membres peuvent appliquer des droits d'usage aux véhicules utilitaires lourds sur des tronçons du réseau transeuropéen de transport central, mais uniquement dans des cas dûment justifiés où l'application d'un péage:

- a) entraînerait des coûts administratifs, d'investissement et d'exploitation disproportionnés par rapport aux recettes ou avantages escomptés qu'un tel péage générerait, par exemple en raison de la longueur limitée des tronçons routiers concernés, d'une densité de population relativement faible ou d'un trafic relativement faible; ou

- b) conduirait à un détournement du trafic avec des répercussions négatives sur la sécurité routière ou la santé publique.

Avant d'appliquer ces droits d'usage, les États membres notifient à la Commission leur intention de le faire. Cette notification comprend les raisons justifiant, à la lumière du premier alinéa, l'application du droit d'usage sur la base de critères objectifs et d'informations claires sur les véhicules et les tronçons routiers couverts par le droit d'usage.

Les États membres peuvent soumettre une seule notification pour plusieurs tronçons routiers couverts par les exonérations, à condition que la justification soit fournie pour chaque tronçon.

12. Lorsque des États membres appliquent un système commun de droits d'usage conformément à l'article 8, ces États membres adaptent le système commun ou y mettent fin au plus tard le 25 mars 2032.

13. Jusqu'au 25 mars 2027, en ce qui concerne les poids lourds, un État membre peut choisir d'appliquer des péages ou des droits d'usage uniquement aux poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible de 12 tonnes ou plus, s'il considère que la perception de péages ou de droits d'usage pour les poids lourds de moins de 12 tonnes:

- a) aurait des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;
- b) occasionnerait des frais administratifs supérieurs à 15 % des recettes supplémentaires résultant de cette extension; ou
- c) viserait une catégorie de véhicules qui n'est pas responsable de plus de 10 % des coûts d'infrastructure imputables.

Les États membres qui décident de n'appliquer des péages ou des droits d'usage ou les deux qu'aux poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure ou égale à 12 tonnes informent la Commission de leur décision ainsi que des motifs sur lesquels elle est fondée.

14. Lorsque les péages s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds, les États membres peuvent choisir de recouvrer un pourcentage de coûts différent pour les autocars, les autobus et les autocaravanes, d'une part, et pour les poids lourds, d'autre part.

15. Au plus tard le 25 mars 2027, la Commission évalue la mise en œuvre et l'efficacité de la présente directive au regard de la taxation des véhicules légers.

Cette évaluation tient compte de l'évolution des systèmes de tarification appliqués aux véhicules légers en fonction du type de tarification appliqué aux différentes catégories de véhicules, de l'étendue du réseau couvert, de la proportionnalité de la tarification et d'autres éléments pertinents.

Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les dispositions pertinentes de la présente directive.

Article 7 bis

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure.
2. Si des droits d'usage sont appliqués aux véhicules utilitaires lourds, l'utilisation de l'infrastructure est mise à disposition pour, au moins, les durées suivantes: une journée, une semaine, un mois, et un an. Le taux mensuel ne doit pas dépasser 10 % du taux annuel, le taux hebdomadaire ne doit pas dépasser 5 % du taux annuel, et le taux journalier ne doit pas dépasser 2 % du taux annuel.

Un État membre peut décider que, pour les véhicules immatriculés dans cet État membre, seuls les taux annuels s'appliquent.

Les États membres fixent les droits d'usage, frais administratifs compris, à tous les véhicules utilitaires lourds à un niveau qui ne dépasse pas les taux maximaux fixés à l'annexe II.

3. Si des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'utilisation de l'infrastructure est mise à disposition pour, au moins, les durées suivantes: une journée, une semaine ou dix jours ou les deux, un mois ou deux mois ou les deux, et un an. Le taux bimestriel ne doit pas dépasser 30 % du taux annuel, le taux mensuel ne doit pas dépasser 19 % du taux annuel, le taux décadaire ne doit pas dépasser 12 % du taux annuel, le taux hebdomadaire ne doit pas dépasser 11 % du taux annuel et le taux journalier ne doit pas dépasser 9 % du taux annuel.

Les États membres peuvent limiter le droit d'usage journalier à des fins de transit uniquement.

Les États membres peuvent également mettre l'infrastructure à disposition pendant d'autres périodes de temps. En pareils cas, les États membres appliquent des taux conformes au principe de l'égalité de traitement entre les usagers, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, notamment le taux annuel et les taux appliqués pour les autres durées visées au premier alinéa, les modes d'utilisation existants et les frais administratifs.

En ce qui concerne les régimes de droits d'usage adoptés avant le 24 mars 2022, les États membres peuvent maintenir des taux supérieurs aux limites fixées au premier alinéa, pour autant qu'ils aient été en vigueur avant ladite date, et peuvent maintenir des taux correspondants plus élevés pour d'autres périodes d'utilisation, dans le respect du principe de l'égalité de traitement. Toutefois, ils respectent les limites fixées au premier alinéa ainsi que le deuxième alinéa dès l'entrée en vigueur d'un dispositif de tarification modifié de manière substantielle et au plus tard le 25 mars 2030.

4. Pour ce qui est des minibus et des véhicules utilitaires légers, les États membres se conforment au paragraphe 2 ou 3. Lorsque les États membres fixent des droits d'usage pour les véhicules utilitaires légers différents de ceux fixés pour les voitures particulières, ils fixent des taux de droits d'usage plus élevés pour les véhicules utilitaires légers que pour les voitures particulières.

5. Au plus tard le 25 mars 2027, la Commission évalue la faisabilité technique et juridique de la différenciation de traitement des différents véhicules utilitaires légers selon que le véhicule utilitaire léger concerné est équipé ou non d'un tachygraphe. Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier la présente directive en conséquence.

(*) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

4) L'article suivant est inséré:

«Article 7 bis bis

1. Les États membres qui appliquaient des péages sur tout ou partie de leur réseau transeuropéen de transport central avant le 24 mars 2022, peuvent établir un système de tarification combiné pour tous les véhicules utilitaires lourds ou pour certains types de véhicules utilitaires lourds.

2. Dans ce système de tarification combiné, les États membres peuvent, nonobstant l'article 7, paragraphe 10, appliquer des droits d'usage à tous les véhicules utilitaires lourds ou à certains types de véhicules utilitaires lourds, y compris pour certaines catégories de poids de véhicules utilitaires lourds sur tout ou partie du réseau transeuropéen de transport central, conformément à l'article 7, paragraphe 4.

3. Les droits d'usage visés au paragraphe 2 du présent article font l'objet d'une variation conformément à l'article 7 *octies bis* et en fonction de la classe d'émissions Euro. En outre, les États membres fixent les droits d'usage, frais administratifs compris, pour les véhicules utilitaires lourds concernés, à un niveau qui ne dépasse pas les taux maximaux fixés à l'annexe II.

4. Les États membres qui établissent le système de tarification combiné effectuent une évaluation ou analyse d'impact expliquant et justifiant l'introduction de ce système, qui est notifiée à la Commission au moins six mois avant son introduction.».

5) Les articles 7 *ter* et 7 *quater* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 7 *ter*

1. La redevance d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds est fondée sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée pour les véhicules utilitaires lourds est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée peut aussi comprendre une rémunération du capital et/ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

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

Article 7 quater

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire une redevance pour coûts externes, liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic, de la pollution sonore due au trafic et des émissions de CO₂ dues au trafic ou de toute combinaison de ces éléments.

Lorsqu'une redevance pour coûts externes s'applique aux véhicules utilitaires lourds, les États membres la font varier et la fixent conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III *bis*, et ils respectent les valeurs de référence fixées aux annexes III *ter* et III *quater*. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.

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

3. Les États membres peuvent appliquer des exonérations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.»

6) Les articles suivants sont insérés:

«Article 7 quater bis

1. Lorsqu'ils perçoivent une redevance pour coûts externes liée à une pollution atmosphérique ou sonore, les États membres tiennent compte des coûts liés au réseau ou à la partie du réseau sur lequel cette redevance est perçue et aux véhicules qui sont soumis à cette redevance.

2. La redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'applique pas aux véhicules utilitaires lourds qui respectent les normes d'émissions Euro les plus strictes.

Le premier alinéa cesse de s'appliquer quatre ans après la date d'entrée en application de la réglementation ayant instauré ces normes.

3. À partir du 25 mars 2026, les États membres appliquent une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau à péage visé à l'article 7, paragraphe 1.

Par dérogation au premier alinéa, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer de redevance pour coûts externes sur ces tronçons routiers lorsque cela entraînerait le détournement des véhicules les plus polluants, ce qui aurait des répercussions négatives en termes de sécurité routière et de santé publique.

4. Les États membres peuvent évaluer la possibilité d'appliquer une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ et à la pollution atmosphérique ou des abattements, en rapport avec ces émissions, lorsque les péages de concession n'ont pas fait l'objet d'une variation conformément aux articles 7 *octies* et 7 *octies bis* pour les véhicules utilitaires lourds, et conformément à l'article 7 *octies ter* pour les véhicules légers.

Les résultats de cette évaluation facultative, comprenant une justification de la raison pour laquelle la redevance pour coûts externes ou l'abattement n'est pas appliqué(e), sont notifiés à la Commission.

Article 7 quater ter

1. Les États membres peuvent appliquer des redevances pour coûts externes liées aux émissions de CO₂ plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III *quater*, pour autant qu'il y soit procédé de manière non discriminatoire, et limitées à un maximum de deux fois les valeurs énoncées à l'annexe III *quater*. Lorsque les États membres appliquent le présent paragraphe, ils justifient leur décision et la notifient à la Commission, conformément à l'annexe III *bis*.

2. En ce qui concerne les autocars et les autobus, les États membres peuvent décider d'appliquer des valeurs identiques ou inférieures à celles appliquées aux poids lourds.

3. Une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ peut être associée à une redevance d'infrastructure qui a fait l'objet d'une variation conformément à l'article 7 *octies bis*.

4. Au plus tard le 25 mars 2027, la Commission évalue la mise en œuvre et l'efficacité de la perception d'une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂, ainsi que sa cohérence avec la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (*) et la directive 2003/96/CE du Conseil (**). Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative de modification du présent article. Dans le cas où le présent article n'a pas été modifié en conséquence au 1^{er} janvier 2027 mais où la directive 2003/87/CE ou la directive 2003/96/CE a été modifiée de manière à permettre une internalisation effective d'au moins une partie des coûts

externes liés aux émissions de CO₂ du transport routier, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 9 *quinquies* de la présente directive, modifiant l'annexe III *quater* de la présente directive afin d'adapter les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂, en tenant compte du prix effectif du carbone appliqué aux carburants destinés au transport routier dans l'Union.

(*) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

(**) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).».

7) L'article 7 *quinquies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 *quinquies*

Au plus tard six mois après l'adoption de nouvelles normes d'émissions Euro plus strictes, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative afin de déterminer les valeurs de référence correspondantes pour l'annexe III *ter* et d'adapter les taux maximaux de droits d'usage figurant à l'annexe II.».

8) L'article suivant est inséré:

«Article 7 *quinquies bis*

1. Les États membres peuvent, dans le respect des exigences énoncées à l'annexe V, introduire une redevance de congestion sur tout tronçon de leur réseau routier qui est affecté par la congestion. La redevance de congestion ne peut être appliquée que sur les tronçons routiers qui sont régulièrement saturés et uniquement pendant les périodes habituelles de congestion.

2. Les États membres définissent les tronçons routiers et les périodes de temps visés au paragraphe 1 sur la base de critères objectifs liés au niveau auquel les routes et leurs abords sont affectés par la congestion, mesurés entre autres en termes de retards moyens ou de longueur moyenne des files.

3. Une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'applique d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément aux coefficients d'équivalence types fixés à l'annexe V. Cependant, les États membres peuvent exonérer, totalement ou partiellement, les minibus, les autobus et les autocars de la redevance de congestion pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion territoriale. Les autocaravanes, quelle que soit leur masse en charge maximale techniquement admissible, ne sont pas considérées comme des autocars ou des autobus aux fins du présent paragraphe.

4. La redevance de congestion est fixée conformément aux exigences minimales visées à l'annexe V. Elle reflète les coûts imposés par un véhicule aux autres usagers de la route, et de manière indirecte à la société, et elle respecte les valeurs de référence figurant à l'annexe VI pour un type de route donné. Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer des redevances de congestion plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe VI, il le notifie à la Commission conformément aux exigences visées à l'annexe V.

Les recettes générées par les redevances de congestion, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, sont utilisés pour résoudre le problème de congestion, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durables de façon générale.

Lorsque ces recettes sont affectées au budget général, un État membre est réputé avoir appliqué le deuxième alinéa s'il met en œuvre des politiques de soutien financier visant à résoudre le problème de congestion ou à développer des modes de transport et une mobilité durables qui ont une valeur équivalente aux recettes générées par les redevances de congestion.

5. Les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour suivre l'incidence des redevances de congestion et en revoir le niveau. Chaque État membre revoit le niveau des redevances à intervalles réguliers, au moins tous les trois ans, afin de veiller à ce qu'elles ne dépassent pas les coûts de la congestion qui sont supportés dans cet État membre sur les tronçons routiers soumis à la redevance de congestion.».

9) À l'article 7 *sexies*, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres calculent le niveau maximal de la redevance d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds en appliquant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'article 7 *ter* et à l'annexe III.

2. Pour les péages de concession, le niveau maximal de la redevance d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds est équivalent ou inférieur au niveau qui aurait résulté de l'utilisation d'une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'article 7 *ter* et à l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence est fondée sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature du contrat de concession.».

10) Les articles 7 *septies* et 7 *octies* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 7 *septies*

1. Après notification à la Commission, un État membre peut appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement du développement de services de transport ou dans la construction ou l'entretien d'infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport central qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situées dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;
- b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, et à l'article 7 *sexies* de la présente directive, sauf si les recettes générées sont investies dans les tronçons transfrontaliers d'un corridor du réseau central déterminé conformément au chapitre IV du règlement (UE) n° 1315/2013, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 % de cette redevance d'infrastructure moyenne pondérée, ou, si deux États membres ou plus appliquent une majoration dans le même corridor, auquel cas, avec l'accord de tous les États membres qui font partie de ce corridor et sont voisins des États membres sur le territoire desquels se situe le tronçon du corridor auquel une majoration doit être appliquée, ladite majoration peut dépasser 25 % mais ne peut excéder 50 % de cette redevance d'infrastructure moyenne pondérée;
- c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer les infrastructures de transport ou les services de transport visés au point a) sont soumises à la Commission préalablement à l'application de la majoration;
- e) la période durant laquelle la majoration est appliquée est définie et limitée au préalable et est cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse coûts-bénéfices concernant les projets financés en partie grâce aux recettes tirées de la majoration.

2. Dans le cas d'un nouveau projet transfrontalier, une majoration ne peut être appliquée que si tous les États membres associés au projet y consentent.

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

4. Après réception des informations requises d'un État membre ayant l'intention d'appliquer une majoration, la Commission met ces informations à la disposition des membres du comité visé à l'article 9 *quater*. Lorsque la Commission estime que la majoration prévue ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article, ou lorsqu'elle considère que la majoration prévue aura des incidences négatives importantes sur le développement économique de régions périphériques, elle peut adopter des actes d'exécution pour rejeter les plans de tarification présentés par l'État membre concerné ou demander la modification de ceux-ci. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3.

5. Une majoration ne peut pas être appliquée sur les tronçons routiers sur lesquels une redevance de congestion est perçue.

Article 7 octies

1. La redevance d'infrastructure peut faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a) la variation est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions;
- b) la variation est appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison;
- c) aucune redevance d'infrastructure n'est supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée visé à l'article 7 *ter*;
- d) les périodes de pointe pendant lesquelles des redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas six heures par jour;
- e) la variation est conçue et appliquée de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon routier congestionné en offrant des tarifs de péage réduits aux usagers de la route qui empruntent le tronçon routier en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe;
- f) aucune redevance de congestion n'est perçue sur le tronçon routier concerné.

Un État membre qui souhaite instaurer une telle variation ou modifier un tarif existant en informe la Commission et lui communique les informations nécessaires pour lui permettre de déterminer si les conditions sont remplies.

2. Jusqu'à l'application de la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage visée à l'article 7 *octies bis*, pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions Euro du véhicule, de telle manière qu'une redevance d'infrastructure ne soit jamais supérieure de plus de 100 % à la même redevance perçue pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émissions Euro les plus strictes. Dès lors que la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage s'applique conformément à l'article 7 *octies bis*, les États membres peuvent mettre fin à la variation en fonction de la classe d'émissions Euro.

Par dérogation au premier alinéa, un État membre peut décider de ne pas se conformer à l'obligation de variation de la redevance d'infrastructure lorsque l'un des éléments suivants s'applique:

- a) la cohérence des systèmes de péage sur son territoire s'en trouverait gravement compromise;
- b) l'introduction d'une telle différenciation ne serait pas techniquement possible dans le système de péage concerné;
- c) cela conduirait à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique;
- d) le péage comprend une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique.

De telles dérogations ou exemptions sont notifiées à la Commission.

3. Les variations visées au présent article n'ont pas pour objet de générer des recettes supplémentaires.»

11) Les articles suivants sont insérés:

«Article 7 octies bis

1. Les États membres font varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds conformément au présent article.

Les États membres appliquent cette variation aux sous-groupes de véhicules utilitaires lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242 au plus tard deux ans après la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules dans les actes d'exécution adoptés conformément à l'article 11, paragraphe 1, dudit règlement.

Pour les classes 1, 4 et 5 d'émissions de CO₂ visées au paragraphe 2 du présent article, cette variation s'applique aux groupes de véhicules utilitaires lourds ne relevant pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242 au plus tard deux ans après la publication des émissions de CO₂ de référence, pour le groupe concerné, dans les actes d'exécution adoptés en vertu du paragraphe 7 du présent article. Lorsque l'annexe I, point 5.1, du règlement (UE) 2019/1242 est modifiée par un acte législatif de l'Union de manière à couvrir les émissions de CO₂ de référence pour un groupe de véhicules utilitaires lourds, ces émissions de CO₂ de référence ne sont plus déterminées en vertu du paragraphe 7 du présent article mais conformément à l'annexe I, point 5.1, dudit règlement.

Lorsque les trajectoires de réduction des émissions pour les groupes de véhicules utilitaires lourds ne relevant pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242 sont déterminées par un acte législatif de l'Union modifiant l'annexe I, point 5.1, dudit règlement, les variations pour les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂, définies au paragraphe 2 du présent article, s'appliquent à partir de la date d'entrée en vigueur des nouvelles trajectoires de réduction des émissions.

Sans préjudice de la réduction des taux prévue au paragraphe 3, les États membres peuvent prévoir des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage, pour les véhicules à émission nulle de n'importe quel groupe de véhicules à partir du 24 mars 2022 jusqu'au 31 décembre 2025. À partir du 1^{er} janvier 2026, ces réductions sont limitées à 75 % par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂, telle qu'elle est définie au paragraphe 2.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les États membres établissent, pour chaque type de véhicule utilitaire lourd, les classes d'émissions de CO₂ suivantes:

- a) classe 1 d'émissions de CO₂ — véhicules n'appartenant à aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points b) à e);
- b) classe 2 d'émissions de CO₂ — véhicules du sous-groupe de véhicules sg immatriculés pour la première fois au cours de la période de communication des rapports de l'année Y dont les émissions de CO₂ sont inférieures de plus de 5 % à la trajectoire de réduction des émissions prévue pour la période de communication des rapports de l'année Y et le sous-groupe de véhicules sg, mais n'appartenant à aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points c), d) et e);
- c) classe 3 d'émissions de CO₂ — véhicules du sous-groupe de véhicules sg immatriculés pour la première fois au cours de la période de communication des rapports de l'année Y dont les émissions de CO₂ sont inférieures de plus de 8 % à la trajectoire de réduction des émissions prévue pour la période de communication des rapports de l'année Y et le sous-groupe de véhicules sg n'appartenant à aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points d) et e);
- d) classe 4 d'émissions de CO₂ — véhicules utilitaires lourds à faibles émissions;
- e) classe 5 d'émissions de CO₂ — véhicules à émission nulle.

Les États membres veillent à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. Le reclassement prend effet au plus tard, en ce qui concerne un droit d'usage, le premier jour de sa validité le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci.

3. Sans préjudice du paragraphe 1, des redevances réduites s'appliquent aux véhicules relevant des classes 2, 3, 4 et 5 d'émissions de CO₂, selon les modalités suivantes:

- a) classe 2 d'émissions de CO₂ — 5 à 15 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;
- b) classe 3 d'émissions de CO₂ — 15 à 30 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;
- c) classe 4 d'émissions de CO₂ — 30 à 50 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;
- d) classe 5 d'émissions de CO₂ — 50 à 75 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂.

Lorsque la redevance d'infrastructure ou le droit d'usage fait également l'objet d'une variation en fonction de la classe d'émissions Euro, les réductions mentionnées au premier alinéa s'appliquent par rapport à la redevance appliquée aux normes d'émissions Euro les plus strictes.

4. Les variations visées au présent article n'ont pas pour objet de générer des recettes supplémentaires.

5. Par dérogation au paragraphe 1, un État membre peut décider de ne pas se conformer à l'obligation de faire varier la redevance d'infrastructure conformément au paragraphe 2, lorsqu'une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ est perçue et qu'il la fait varier conformément aux valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ figurant à l'annexe III *quater*.

6. Sur les tronçons routiers où un véhicule fonctionne sans émissions de CO₂ de manière vérifiable, les États membres peuvent appliquer à ce véhicule des redevances réduites conformément à la classe 5 d'émissions de CO₂. Les États membres qui font usage de cette faculté appliquent les redevances applicables à la classe 1 d'émissions de CO₂ à ce véhicule sur les autres tronçons routiers.

7. La Commission adopte des actes d'exécution pour préciser les émissions de CO₂ de référence pour les groupes de véhicules ne relevant pas de l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242.

Ces actes d'exécution reproduisent les données pertinentes pour chaque groupe de véhicules publiées dans le rapport visé à l'article 10 du règlement (UE) 2018/956. La Commission adopte ces actes d'exécution au plus tard six mois après la publication du rapport pertinent visé à l'article 10 du règlement (UE) 2018/956.

8. Au plus tard le 25 mars 2027, la Commission évalue la mise en œuvre et l'efficacité de la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂ visées dans le présent article, ainsi que la nécessité de son maintien et sa cohérence avec les directives 2003/87/CE et 2003/96/CE. Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les dispositions pertinentes de la présente directive relatives à la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂.

9. La Commission réexamine, tous les cinq ans après le 24 mars 2022, les taux maximaux de droits d'usage figurant à l'annexe II et les niveaux de réduction visés au paragraphe 3 et, le cas échéant, présente une proposition législative fondée sur les résultats de ce processus de réexamen, visant à modifier ces dispositions.

10. Tous les trente mois après le 24 mars 2022, la Commission établit un rapport évaluant le caractère approprié des seuils pour les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ visées à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 2, points b) et c), de la présente directive en ce qui concerne les émissions de référence publiées conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242 ou les émissions de CO₂ déclarées conformément au règlement (UE) 2018/956 et, le cas échéant, elle présente une proposition législative visant à modifier ces seuils sur la base des résultats de cette évaluation.

11. L'application de la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂ visée dans le présent article n'est pas obligatoire lorsqu'une autre mesure de l'Union de tarification du carbone du carburant utilisé pour le transport routier s'applique.

Article 7 octies ter

1. Les États membres peuvent différencier les péages et les droits d'usage pour les véhicules légers en fonction des performances environnementales du véhicule déterminées par les émissions spécifiques de CO₂ combinées, ou combinées pondérées, qui sont indiquées à la rubrique 49 du certificat de conformité du véhicule, et par les performances selon les classes d'émissions Euro.

Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article, les taux de péage et les droits d'usage les plus bas s'appliquent aux voitures particulières, aux minibus et aux véhicules utilitaires légers qui remplissent les deux conditions suivantes:

a) leurs émissions spécifiques de CO₂, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151 de la Commission (*), sont égales à zéro ou sont inférieures aux niveaux ci-dessous:

- i) pour la période 2021-2024, les objectifs₂₀₂₁ à l'échelle du parc de l'Union déterminés conformément à l'annexe I, partie A, point 6, et partie B, point 6, du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil (**);
- ii) pour la période 2025-2029, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union déterminés conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1, et partie B, point 6.1.1, du règlement (UE) 2019/631;
- iii) pour 2030 et au-delà, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union déterminés conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.2, et partie B, point 6.1.2, du règlement (UE) 2019/631;

b) leurs émissions de polluants, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, sont conformes aux valeurs indiquées dans le tableau figurant à l'annexe VII de la présente directive. Les États membres peuvent appliquer la réduction pour les véhicules à émission nulle visés à l'annexe VII de la présente directive sans appliquer les réductions pour les autres catégories de performances en matière d'émissions visées à ladite annexe.

2. À compter du 1^{er} janvier 2026, lorsque cela est techniquement réalisable, les États membres font varier les péages et le taux annuel des droits d'usage pour les camionnettes et les minibus en fonction de la performance environnementale du véhicule, conformément aux règles énoncées à l'annexe VII. À cette fin, les dispositions du paragraphe 1, second alinéa, sont indicatives.

Lorsque les États membres choisissent d'appliquer des critères de performance en matière d'émissions ou niveaux de réduction différents de ceux énoncés au paragraphe 1, ou choisissent d'inclure des critères différents ou supplémentaires, ils informent la Commission de leurs choix et les justifient, au moins six mois avant l'introduction de toute variation.

Toutefois, les États membres peuvent choisir de n'appliquer des réductions qu'aux véhicules à émission nulle, sans appliquer de variation aux autres véhicules et sans en informer la Commission.

3. Sous réserve des conditions fixées aux paragraphes 1 et 2, les États membres peuvent prendre en compte une amélioration des performances environnementales du véhicule qui sont liées à la conversion de ce véhicule aux carburants alternatifs.

4. Les États membres peuvent adopter des mesures exceptionnelles aux fins de la taxation des véhicules présentant un intérêt historique.

5. Les variations visées au présent article n'ont pas pour objet de générer des recettes supplémentaires.

(*) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

(**) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

12) L'article 7 *novies* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«1. Six mois au moins avant la mise en œuvre d'un dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure, qu'il soit nouveau ou qu'il ait été modifié de manière substantielle, les États membres communiquent à la Commission:»;

ii) au point a), le tiret suivant est ajouté:

«— le cas échéant, des informations claires sur les principales caractéristiques du système de télépéage routier, y compris sur l'interopérabilité.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Lorsqu'il communique les informations à la Commission conformément au paragraphe 1, un État membre peut inclure des informations sur plus d'une modification apportée à un dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure. Lorsque la Commission a déjà été informée d'une modification, l'État membre est réputé avoir déjà rempli les obligations en matière d'information prévues au paragraphe 1 et cette modification peut être mise en œuvre sans qu'il soit nécessaire d'en informer à nouveau la Commission.»;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Avant la mise en œuvre d'un dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, qu'il soit nouveau ou qu'il ait été modifié de manière substantielle, les États membres informent la Commission du réseau concerné, des taux par catégorie de véhicules et par classe d'émissions du véhicule qui sont envisagés et, s'il y a lieu, adressent à la Commission une notification conformément à l'annexe III bis, point 2, ou à l'annexe V, point 2.»;

d) le paragraphe 4 est supprimé.

13) L'article 7 *decies* est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

- «b) ces abattements ou réductions reflètent les économies réelles de frais administratifs pour le traitement des usagers fréquents par rapport aux usagers occasionnels;
- c) les réductions n'excèdent pas 13 % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions de la redevance d'infrastructure pour les voitures particulières pour les usagers fréquents, en particulier dans les zones d'habitation dispersée et en périphérie des villes. Une diminution des recettes du fait de réductions accordées aux usagers fréquents n'est pas imposée aux usagers moins fréquents.»;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 1, point b), et à l'article 7 *octies*, paragraphe 3, de la présente directive, les taux des péages peuvent, pour de grands projets du réseau transeuropéen de transport central dont la cartographie est définie à l'annexe I du règlement (UE) n° 1315/2013, 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. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire et proportionnée. Ses caractéristiques sont rendues publiques et sont accessibles à tous les usagers aux mêmes conditions. Cela n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers sous la forme de péages plus élevés.».

14) L'article 7 *undecies* est modifié comme suit:

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

«1. Les péages et droits d'usage sont appliqués et perçus, et leur paiement est contrôlé, de manière à gêner le moins possible la fluidité du trafic et à éviter tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de l'Union. À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des méthodes permettant aux usagers de la route de s'acquitter des péages et droits d'usage 24 heures sur 24, au moins électroniquement ou, à la frontière ou dans les points de vente principaux, à l'aide des moyens de paiement classiques, au sein ou en dehors des États membres où ils sont appliqués. Les États membres ne sont pas tenus de mettre à disposition des points de paiement physiques.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Lorsqu'un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur ou le fournisseur de service européen de télépéage (SET) n'est pas en mesure d'attester la classe d'émissions du véhicule aux fins de l'article 7 *octies*, paragraphe 2, de l'article 7 *octies bis* ou de l'article 7 *octies ter*, les États membres peuvent appliquer des péages ou des droits d'usage allant jusqu'au niveau maximal exigible.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'utilisateur de la route puisse déclarer la classe d'émissions du véhicule au moins par voie électronique avant d'utiliser l'infrastructure. Les États membres peuvent proposer des moyens électroniques et non électroniques pour permettre à l'utilisateur de fournir des éléments de preuve afin de bénéficier de réductions de péage ou, le cas échéant, en cas de contrôle. Les États membres peuvent exiger que les éléments de preuve transmis par voie électronique soient communiqués avant l'utilisation de l'infrastructure.

Les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que la fourniture d'éléments de preuves postérieure à l'utilisation de l'infrastructure soit acceptée pendant un délai de trente jours ou pendant un délai plus long, fixé par les États membres, après l'utilisation de l'infrastructure, et pour garantir le remboursement de toute différence entre les péages ou droits d'usage appliqués et les péages ou droits d'usage correspondant à la classe d'émissions du véhicule concerné au vu des éléments de preuve fournis dans le délai imparti.»;

c) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Lorsqu'un État membre perçoit un péage sur un véhicule, le montant total du péage, le montant de la redevance d'infrastructure, le montant de la redevance pour coûts externes et le montant de la redevance de congestion, le cas échéant, sont indiqués sur un reçu délivré à l'utilisateur de la route, si possible par voie électronique. L'utilisateur de la route peut donner son accord pour ne pas recevoir le reçu.

4. Lorsque cela est faisable d'un point de vue économique, les États membres perçoivent et recouvrent les redevances d'infrastructure, les redevances pour coûts externes et les redevances de congestion au moyen d'un système de télépéage routier qui satisfait aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil (*). La Commission encourage la coopération entre les États membres qui s'avère nécessaire pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau européen.

(*) Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

15) L'article 7 *duodecies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 *duodecies*

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres qui mettent en place un système de péage de prévoir une compensation adéquate.»

16) L'article 8 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

- «a) l'acquittement du droit d'usage commun donne accès au réseau défini par les États membres participants conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 2;
- b) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont pas supérieurs aux taux maximaux visés à l'article 7 *bis*»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Dans le cas d'un système commun de droits d'usage tel qu'il est visé au paragraphe 1 du présent article, la date finale d'application des variations visées à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas, est portée à 25 mars 2025 ou, si les émissions de CO₂ de référence sont publiées après le 24 mars 2022, à trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence.»

17) L'article 9 est modifié comme suit:

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

«1 *bis*. La présente directive ne fait pas obstacle à ce que les États membres appliquent:

- a) des droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion du trafic ou à combattre les incidences sur l'environnement, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sur tout axe routier situé dans une zone urbaine, y compris les axes routiers du réseau transeuropéen qui traversent des zones urbaines;
- b) des droits destinés spécifiquement à financer la construction, l'exploitation, l'entretien et le développement d'installations, embarquées ou déployées le long ou au-dessus des routes, fournissant de l'énergie aux véhicules à émissions faibles ou à émission nulle en mouvement, et prélevés sur ces véhicules.

Ces redevances sont appliquées sur une base non discriminatoire.»

b) au paragraphe 2, le second alinéa est supprimé.

18) À l'article 9 *quater*, le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.»

19) Les articles 9 *quinquies* et 9 *sexies* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 9 *quinquies*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 9 *sexies* pour modifier la présente directive en ce qui concerne l'annexe 0, les formules figurant à l'annexe III *bis*, points 4.1 et 4.2, et les montants figurant dans les tableaux des annexes III *ter* et III *quater* afin de les adapter au progrès scientifique et technique.

Dans les circonstances visées à l'article 7 *quater ter*, paragraphe 4, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 9 *sexies* afin de modifier la présente directive en ce qui concerne les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ figurant à l'annexe III *quater*, en tenant compte du prix effectif du carbone appliqué aux carburants destinés au transport routier dans l'Union. Ces modifications se limitent à garantir que le niveau des redevances pour coûts externes liées aux émissions de CO₂ n'excède pas ce qui est nécessaire pour internaliser ces coûts externes.

Article 9 *sexies*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 24 mars 2022. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9 *quinquies* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (*).
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9 *quinquies* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.».

- 20) Les articles 9 *septies* et 9 *octies* sont supprimés.
- 21) Les articles 10 *bis* et 11 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 10 *bis*

1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents figurant dans les tableaux des annexes III *ter* et III *quater* sont adaptés tous les deux ans, afin de tenir compte de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat). La première adaptation a lieu au plus tard le 31 mars 2025.

Les montants sont mis à jour automatiquement, le montant de base en euros ou en cents étant adapté en fonction du pourcentage de variation dudit indice. Les montants qui en résultent sont arrondis au montant en euros le plus proche en ce qui concerne l'annexe II et au montant en dixième de cent le plus proche en ce qui concerne les annexes III *ter* et III *quater*.

2. La Commission publie, au *Journal officiel de l'Union européenne*, les montants adaptés visés au paragraphe 1 au plus tard le 31 mars 2025. Lesdits montants adaptés entrent en vigueur le premier jour du mois suivant la publication.

Article 11

1. Au plus tard le 25 mars 2025, et tous les cinq ans par la suite, les États membres rendent public, sous une forme agrégée, un rapport sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire.

2. Le rapport rendu public conformément au paragraphe 1 contient des informations sur les éléments suivants:
- a) l'évolution de la tarification pour l'utilisation des infrastructures routières, à savoir les réseaux et catégories de véhicules couverts, y compris toute dérogation conformément à l'article 7, 7 *quater* ou 7 *octies ter*;
 - b) la variation du montant des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage en fonction de la catégorie du véhicule et du type de véhicule utilitaire lourd;
 - c) la variation du montant des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage en fonction de la performance environnementale des véhicules, conformément à l'article 7 *octies*, 7 *octies bis* ou 7 *octies ter*;
 - d) le cas échéant, la variation du montant des redevances d'infrastructure en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison, conformément à l'article 7 *octies*, paragraphe 1;
 - e) la redevance pour coûts externes perçue pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
 - f) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance;
 - g) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes;
 - h) les recettes totales générées par les redevances de congestion par catégorie de véhicule;
 - i) les recettes totales réalisées grâce aux majorations et les tronçons routiers sur lesquels elles ont été perçues;
 - j) les recettes totales générées par les péages ou droits d'usage ou, le cas échéant, les deux;
 - k) l'usage qui est fait des recettes générées par l'application de la présente directive, et la manière dont cet usage a permis à l'État membre de réaliser les objectifs visés à l'article 9, paragraphe 2, ou, lorsque ces recettes sont affectées au budget général, des informations sur le niveau des dépenses affectées aux infrastructures de transport routier et aux projets de transport durable; et
 - l) l'évolution de la part des véhicules appartenant aux différentes classes d'émissions sur les routes à péage.

Les États membres qui publient ces informations en ligne peuvent décider de ne pas établir de rapport.».

22) Les annexes sont modifiées comme suit:

- a) les annexes 0, II, III, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées conformément à l'annexe, points 1), 2), 3), 4), 5) et 7), de la présente directive;
- b) le texte qui figure à l'annexe, points 6) et 8), de la présente directive est ajouté en tant qu'annexes III *quater*, V, VI et VII de la directive 1999/62/CE.

Article 2

Modifications de la directive 1999/37/CE

L'annexe I de la directive 1999/37/CE est modifiée comme suit:

1) Le point II.6 (V.7) est remplacé par le texte suivant:

«(V.7) CO₂ (en g/km) ou émissions spécifiques de CO₂ lorsqu'elles sont indiquées à la rubrique 49.5 du certificat de conformité CE des véhicules utilitaires lourds défini à l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission (*) ou à la rubrique 49.5 de la fiche de réception individuelle de véhicule définie à l'appendice 1 de l'annexe III dudit règlement.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).».

2) Le point suivant est ajouté:

«(V.10) classe d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds déterminée au moment de la première immatriculation, conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).».

Article 3

Modification de la directive (UE) 2019/520

À l'annexe I de la directive (UE) 2019/520, section «Éléments de données fournis à la suite de la recherche automatisée effectuée en vertu de l'article 23, paragraphe 1», partie I «Données relatives aux véhicules», le tableau est remplacé par le tableau suivant:

«Partie I. Données relatives aux véhicules

Poste	O/F ⁽¹⁾	Commentaires
Numéro d'immatriculation	O	
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule (VIN)	O	
État membre d'immatriculation	O	
Marque	O	[D.1 ⁽²⁾] par exemple, Ford, Opel, Renault
Dénomination commerciale du véhicule	O	(D.3) par exemple, Focus, Astra, Mégane
Code catégorie UE	O	(J) par exemple, cyclomoteur, moto, voiture
Classe d'émissions Euro	O	par exemple, Euro 4, Euro 6
Classe d'émissions de CO ₂	F	applicable aux véhicules utilitaires lourds
Date de reclassement	F	applicable aux véhicules utilitaires lourds
CO ₂ en g/tkm	F	applicable aux véhicules utilitaires lourds
Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule	O	

⁽¹⁾ O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national, F = facultatif.

⁽²⁾ Code harmonisé de l'Union, voir la directive 1999/37/CE.».

Article 4

Transposition

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 25 mars 2024. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

*Article 5***Entrée en vigueur**

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

*Article 6***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 24 février 2022.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

La présidente

A. PANNIER-RUNACHER

ANNEXE

1) À l'annexe 0, point 3, de la directive 1999/62/CE, le tableau suivant est ajouté:

«Limites d'émissions Euro VI

	Valeurs limites							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
Procédure d'essai WHSC (APC)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (APC)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (AC)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Note:

AC = allumage commandé.

APC = allumage par compression.

⁽¹⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être défini à un stade ultérieur.»

2) L'annexe II de la directive 1999/62/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II

MONTANTS MAXIMAUX, EN EUROS, DES DROITS D'USAGE, FRAIS ADMINISTRATIFS COMPRIS, VISÉS À L'ARTICLE 7 bis,
PARAGRAPHE 2

Droit annuel

	trois essieux maximum	quatre essieux minimum
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Droits mensuels, hebdomadaires et journaliers

Les droits mensuels, hebdomadaires et journaliers maximaux sont proportionnels à la durée de l'utilisation de l'infrastructure.»

3) L'annexe III de la directive 1999/62/CE est modifiée comme suit:

a) au point 2.1, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les véhicules utilitaires lourds empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 ⁽¹⁾.»;

b) au point 2.2, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les autres véhicules sur la base des parts de véhicules-kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4.»;

c) au point 4, le titre est remplacé par le texte suivant:

«4. Part des véhicules utilitaires lourds dans le trafic, coefficients d'équivalence et mécanisme de correction»;

d) au point 4, le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«— Le calcul des péages est fondé sur les parts de véhicules-kilomètres, réelles ou prévisionnelles, des véhicules utilitaires 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 utilitaires lourds.».

4) L'annexe III bis de la directive 1999/62/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III bis

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

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes et, le cas échéant, au calcul de la redevance pour coûts externes maximale.

1. Les parties du réseau routier concernées

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.

Lorsqu'un État membre a l'intention de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier composées de sa part dans le réseau routier transeuropéen et de ses autoroutes, la ou les parties sont choisies après une évaluation permettant d'établir que la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties du réseau routier ainsi composées pourrait avoir des effets néfastes sur l'environnement, la santé publique ou la sécurité routière.

À partir du 25 mars 2026, tout État membre qui a l'intention de ne pas percevoir de redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique sur des tronçons spécifiques de son réseau routier à péage, choisit également ces tronçons spécifiques sur la base d'une telle évaluation.

2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés

Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III *ter* ou III *quater*, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. Le cas échéant, il notifie à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés "axes suburbains (autoroutes comprises)"] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés "axes interurbains (autoroutes comprises)"].

Le cas échéant, il notifie également à la Commission les périodes de temps exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d'une augmentation des nuisances sonores.

(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.

La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la pollution, tels que la densité de la population, la moyenne annuelle de la pollution atmosphérique (en particulier pour les PM₁₀ et le NO₂) ainsi que le nombre de jours (pour les PM₁₀) et d'heures (NO₂) de dépassement des valeurs limites établies au titre de la directive 2008/50/CE. Les critères retenus sont indiqués dans la notification.

3. Montant de la redevance

La présente section s'applique dans les cas où un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées dans l'annexe III *ter* ou III *quater*.

Pour chaque classe de véhicule, type de route et période de temps, selon le cas, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions. Il y a lieu que cette information soit rendue publique suffisamment longtemps avant sa mise en application. Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment les différents éléments de coût externe sont calculés sont rendus publics.

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

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

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

4. Éléments de coût externe

4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées à l'annexe III *ter*, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic en appliquant la formule suivante:

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

dans laquelle:

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

Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par l'État membre pour dresser les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil (*) (qui exige l'utilisation du guide EMEP/AEE sur l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques (**)). Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par l'autorité indépendante visée à l'article 7 *quater*, paragraphe 2, de la présente directive, en appliquant des méthodes scientifiquement prouvées.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer d'autres méthodes scientifiquement prouvées pour calculer la valeur des coûts de la pollution atmosphérique en utilisant des données tirées de mesures de polluants atmosphériques et la valeur locale du coût monétaire de polluants atmosphériques.

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées à l'annexe III *ter*, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes:

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

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

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

dans lesquelles:

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

La pollution sonore due au trafic est liée à l'incidence du bruit sur la santé des citoyens aux alentours de la route.

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques élaborées au titre de l'article 7 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil (***) , ou d'autres sources de données équivalentes.

Le coût par personne exposée au niveau de bruit k est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en utilisant des méthodes scientifiquement prouvées.

Pour le trafic journalier moyen pondéré, un facteur d'équivalence "e" est appliqué entre les poids lourds et les voitures particulières, établi sur la base des niveaux des émissions sonores de la moyenne des voitures et de la moyenne des poids lourds et compte tenu du règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil (****).

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut fixer des redevances différenciées liées au bruit afin de récompenser l'emploi de véhicules plus silencieux, à condition que cela n'aboutisse pas à une discrimination à l'égard des véhicules étrangers.

4.3. Coût des émissions de CO₂ dues au trafic

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ plus élevée que les valeurs de référence indiquées à l'annexe III *quater*, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante, calcule le coût imputable sur la base de preuves scientifiques en utilisant l'approche fondée sur les coûts d'évitement, en prenant en compte et en explicitant, en particulier, les aspects suivants:

- a) le choix du niveau d'émissions visé;
- b) l'estimation des possibilités d'atténuation;
- c) l'estimation du scénario de référence;
- d) l'aversion à l'égard du risque et des pertes;
- e) la pondération des fonds propres.

Six mois au moins avant la mise en œuvre d'une telle redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂, l'État membre informe la Commission..

- (*) Directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (JO L 344 du 17.12.2016, p. 1).
- (**) Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 — Technical guidance to prepare national emission inventories [guide EMEP/AEE sur l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques de 2019 — Orientations techniques pour préparer les inventaires nationaux des émissions (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>)].
- (***) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).
- (****) Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131).»

5) L'annexe III *ter* de la directive 1999/62/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III *ter*

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

La présente annexe fixe les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.

Tableau 1

Valeurs de référence de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain ⁽¹⁾	Interurbain ⁽²⁾
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible inférieure à 12 tonnes ou ayant deux essieux	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle	2,0	0,3
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible comprise entre 12 et 18 tonnes ou ayant trois essieux	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle	2,3	0,3

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain ⁽¹⁾	Interurbain ⁽²⁾
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible comprise entre 18 et 32 tonnes ou ayant quatre essieux	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Moins polluant qu'Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle	2,5	0,3
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 32 tonnes ou ayant 5 essieux ou plus	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Moins polluant qu' Euro VI, y compris les véhicules à émission nulle	2,8	0,3

⁽¹⁾ On entend par "suburbain" les zones ayant une densité de population comprise entre 150 et 900 habitants/km² (densité de population médiane de 300 habitants/km²).

⁽²⁾ On entend par "interurbain" les zones ayant une densité de population inférieure à 150 habitants/km².

Les valeurs du tableau 1 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient. S'il peut être scientifiquement prouvé qu'il doit être plus élevé, ce facteur de référence peut être augmenté sur la base d'une justification détaillée.».

6) L'annexe suivante est ajoutée à la directive 1999/62/CE:

«ANNEXE III *quater*

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES LIÉE AUX ÉMISSIONS DE CO₂

La présente annexe fixe les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂.

Tableau 1

Valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ dans le cas des poids lourds

Classe de véhicule		Cents/véhicule-kilomètre	Axes interurbains (autoroutes comprises)
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible inférieure à 12 tonnes ou ayant deux essieux	Classe 1 d'émissions de CO ₂	EURO 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Classe 2 d'émissions de CO ₂		3,8
	Classe 3 d'émissions de CO ₂		3,6
	Véhicule à faibles émissions		2,0
Véhicule à émission nulle		0	
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible comprise entre 12 et 18 tonnes ou ayant trois essieux	Classe 1 d'émissions de CO ₂	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Classe 2 d'émissions de CO ₂		4,8
	Classe 3 d'émissions de CO ₂		4,5
	Véhicule à faibles émissions		2,5
	Véhicule à émission nulle		0
	Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible comprise entre 18 et 32 tonnes ou ayant quatre essieux	Classe 1 d'émissions de CO ₂	Euro 0
Euro I			6,9
Euro II			
Euro III			
Euro IV			6,7
Euro V			
Euro VI			
Classe 2 d'émissions de CO ₂		6,4	
Classe 3 d'émissions de CO ₂		6,0	
Véhicule à faibles émissions		3,4	
Véhicule à émission nulle		0	

Classe de véhicule		Cents/véhicule-kilomètre	Axes interurbains (autoroutes comprises)
Poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 32 tonnes ou ayant 5 essieux ou plus	Classe 1 d'émissions de CO ₂	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	8,0
		Euro IV	
		Euro V	
		Euro VI	
	Classe 2 d'émissions de CO ₂	7,6	
	Classe 3 d'émissions de CO ₂	7,2	
	Véhicule à faibles émissions	4,0	
Véhicule à émission nulle	0»		

- 7) À l'annexe IV de la directive 1999/62/CE, le tableau intitulé «Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)» est remplacé par le texte suivant:

«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 masse en charge maximale techniquement admissible (en tonnes)		Nombre d'essieux et masse en charge maximale techniquement admissible (en tonnes)		
Égale ou supérieure à	Inférieure à	Égale ou supérieure à	Inférieure 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	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 essieux				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
2 + 4 essieux				
				II

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes		Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension		Classe de dommages
Nombre d'essieux et masse en charge maximale techniquement admissible (en tonnes)		Nombre d'essieux et masse en charge maximale techniquement admissible (en tonnes)		
Égale ou supérieure à	Inférieure à	Égale ou supérieure à	Inférieure à	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 essieux				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 essieux				II
36	38	36	38	
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	
7 essieux				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Au moins 8 essieux				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^{b)}

8) Les annexes suivantes sont ajoutées à la directive 1999/62/CE:

«ANNEXE V

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE DE CONGESTION

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance de congestion.

1. Parties du réseau soumises à une redevance de congestion, véhicules et périodes de temps couverts

Les États membres définissent précisément:

- a) la ou les parties de leur réseau composé de leur part du réseau routier transeuropéen et de leurs autoroutes, visé à l'article 7, paragraphe 1, qui sont soumises à une redevance de congestion, conformément à l'article 7 *quinquies bis*, paragraphes 1 et 3;
- b) la classification des tronçons du réseau qui sont soumis à la redevance de congestion en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain". Les États membres utilisent les critères figurant dans le tableau 1 aux fins de déterminer le classement de chaque segment de route.

Tableau 1

Critères utilisés pour classifier les routes du réseau visées au point a) en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain"

Catégorie de route	Critère de classification
Axe "métropolitain"	Tronçons du réseau qui pénètrent dans des agglomérations ayant une population de 250 000 habitants ou plus
Axe "non métropolitain"	Tronçons du réseau qui ne sont pas qualifiés de "métropolitains"

- c) les périodes pendant lesquelles la redevance s'applique, pour chaque segment distinct. Lorsque différents niveaux de redevance s'appliquent au cours de la période tarifaire, les États membres indiquent clairement les dates de début et de fin de chaque période au cours de laquelle une redevance spécifique s'applique.

Les États membres utilisent les coefficients d'équivalence figurant dans le tableau 2 aux fins d'établir la proportion entre les niveaux de redevance pour les différentes catégories de véhicules:

Tableau 2

Coefficients d'équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules

Catégorie de véhicule	Coefficient d'équivalence
Véhicules légers	1
Poids lourds non articulés	1,9
Autocars et autobus	2,5
Poids lourds articulés	2,9

2. Montant de la redevance

Pour chaque catégorie de véhicule, segment de route et période de temps, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique, fixé conformément aux dispositions de la section 1 de la présente annexe, en tenant compte de la valeur de référence correspondante indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

Avant la mise en œuvre d'une redevance de congestion, l'État membre publie en temps utile l'ensemble des éléments suivants:

- tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment la classification des routes et des véhicules et la détermination des périodes d'application de la redevance sont établies;
- la description complète des redevances de congestion s'appliquant à chaque catégorie de véhicule sur chaque segment de route et pour chaque période de temps.

Les États membres mettent à la disposition de la Commission toutes les informations à publier en application des points a) et b).

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

Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer des redevances de congestion plus élevées que les valeurs de référence indiquées dans le tableau figurant à l'annexe VI, il communique à la Commission les informations suivantes:

- la localisation des axes routiers soumis à des redevances de congestion;
- la classification des axes routiers en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain", comme indiqué à la section 1, point b);

- iii) les périodes pendant lesquelles la redevance s'applique, comme indiqué à la section 1, point c);
- iv) toute exonération totale ou partielle appliquée aux minibus, autocars et autobus.

3. Surveillance

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction de la congestion. Il adapte tous les trois ans, le cas échéant, la structure tarifaire, la ou les périodes d'application de la redevance et le montant spécifique de la redevance fixé pour chaque catégorie déterminée de véhicule, type de route et période de temps, en fonction de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

ANNEXE VI

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE DE CONGESTION

La présente annexe fixe les valeurs de référence de la redevance de congestion.

Les valeurs de référence figurant dans le tableau ci-dessous s'appliquent aux véhicules légers. La redevance de congestion pour les autres catégories de véhicules est fixée en multipliant la redevance appliquée aux véhicules légers par les coefficients d'équivalence indiqués dans le tableau figurant à l'annexe V.

Tableau

Valeurs de référence de la redevance de congestion pour les véhicules légers

Cents/véhicule-kilomètre	Axe métropolitain	Axe non métropolitain
Autoroutes	25,9	23,7
Routes principales	61,0	41,5

ANNEXE VII

PERFORMANCES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS

La présente annexe définit les performances en matière d'émissions de polluants prises en compte pour différencier les péages et les droits d'usage conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, point b).

Tableau

Critères de performance en matière d'émissions de polluants dans le cas des véhicules légers

Péage et droit d'usage	Inférieur de 5 à 15 % au taux le plus élevé	Inférieur de 15 à 25 % au taux le plus élevé	Inférieur de 25 à 35 % au taux le plus élevé	Inférieur de 75 % maximum au taux le plus élevé
Performance en matière d'émissions	Euro-6d-temp-x #	Euro-6d-x #	Valeurs RDE maximales déclarées pour les émissions de polluants ## < 80 % des limites d'émissions applicables	Véhicules à émission nulle

où x peut être vide ou être l'un des éléments suivants: EVAP, EVAP-ISC, ISC ou ISC-FCM

pour les NO_x et le nombre de particules, comme indiqués au point 48.2 du certificat de conformité, dans l'appendice à l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission (*).

(*) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1)...»