



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le marché intérieur ne peut fonctionner correctement sans un système de transport efficace et sûr, qui est un secteur essentiel de l'économie. Tout en jouant le rôle le plus important dans le système de transport intérieur, le transport routier pose un certain nombre de défis socioéconomiques et environnementaux (changement climatique, pollution atmosphérique, bruit ou encore congestion). La tarification routière peut jouer un rôle incitatif clé en faveur d'opérations de transport plus propres et plus efficaces, et doit absolument être conçue de manière cohérente pour garantir le traitement équitable des usagers de la route et le financement durable des infrastructures.

La directive 1999/62/CE¹ fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers. Elle vise à éliminer les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport en harmonisant progressivement les taxes sur les véhicules et en instituant des mécanismes équitables pour la tarification des infrastructures. Elle fixe les niveaux minimaux des taxes sur les véhicules pour les poids lourds et précise les modalités de la tarification des infrastructures, y compris la variation du montant des redevances en fonction des performances environnementales des véhicules.

Toutefois, la directive actuelle ne contient pas d'éléments contribuant spécifiquement à la réduction des émissions de CO₂ provenant des transports. En 2014, le niveau des émissions de CO₂ dues au transport routier dépassait encore de 17 % celui de 1990. Les voitures particulières représentent la part la plus élevée de ces émissions (plus de 60 %), tandis que celle des poids lourds est en augmentation. Si la tendance actuelle se poursuit, la réduction des émissions ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs de l'UE fixés pour 2030 et 2050.

Les infrastructures routières se dégradent dans de nombreux États membres, faute d'entretien approprié. Les dépenses publiques consacrées à l'entretien des routes ont diminué dans l'UE d'environ 30 % entre 2006 et 2013 et représentaient 0,5 % du PIB en 2013 (contre 1,5 % en 1975 et 0,8 % en 2008). Cette situation entraîne diverses incidences négatives d'ordre économique, social et environnemental, notamment une hausse des frais de fonctionnement des véhicules, des émissions sonores et polluantes, un allongement des temps de parcours, des accidents, et des effets négatifs sur l'économie.

La législation en vigueur ne s'applique qu'aux poids lourds et ne concerne aucun des autres véhicules. Dans ce domaine, qui inclut notamment les voitures particulières, et en l'absence de limites spécifiques, le risque existe que le prix des vignettes de courte durée soit comparativement trop élevé et, partant, que les usagers occasionnels, principalement étrangers, soient discriminés. Un autre problème potentiel de discrimination, commun à tous les types de véhicules, est la compensation des usagers nationaux en cas d'introduction de redevances fondées sur la durée.

Les incidences négatives du transport routier représentent des coûts élevés pour la société. Alors que les voitures et les camionnettes causent moins de dommages aux infrastructures que

¹ 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).

les véhicules utilitaires lourds (y compris les poids lourds et les autobus/autocars), les voitures particulières sont à l'origine d'environ 2/3 des coûts externes (y compris le coût du changement climatique, de la pollution atmosphérique, du bruit, des accidents et d'autres incidences négatives) générés par le transport routier, soit quelque 1,8 à 2,4 % du PIB.

En outre, bien que la congestion soit un problème persistant à l'intérieur et en dehors des zones urbaines, les États membres n'ont examiné la question que de manière sporadique. Les pointes de trafic routier entraînent des coûts sociaux considérables, qui s'élèvent à 1 % du PIB de l'UE. Deux tiers de ces coûts sont imputables aux voitures particulières et 20 à 30 % au trafic interurbain.

La présente initiative a pour objectif d'améliorer l'application des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur» et, partant, de promouvoir un transport routier durable, tant d'un point de vue financier qu'environnemental, et socialement équitable.

Elle contribue au programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), puisqu'elle vise à mettre à jour et à simplifier certaines dispositions de la directive.

- **Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine d'action**

La présente initiative vise à remédier aux lacunes de la législation existante (directive 1999/62/CE), contribuant ainsi à une meilleure réalisation de ses objectifs. Les dispositions proposées simplifieraient certaines dispositions de la directive, en supprimant la variation des péages en fonction de la classe d'émissions EURO, dont les avantages diminuent désormais rapidement, et en supprimant les lourdes exigences en matière de notification, en particulier en ce qui concerne la tarification des coûts externes.

Par ailleurs, il est proposé d'inclure les autobus, les voitures particulières et les camionnettes dans le champ d'application de la directive, de manière à garantir une tarification plus cohérente de l'utilisation des infrastructures dans le secteur du transport routier. Étant donné la problématique des émissions de CO₂ expliquée ci-dessus, il est également proposé de refléter ces émissions dans les redevances routières.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente initiative s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour créer une union de l'énergie et d'une série de propositions relatives aux transports à faibles émissions², y compris la révision des règlements en matière d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes, de propositions concernant la certification et la surveillance/la déclaration des émissions de CO₂ des camions et des autobus; et d'initiatives connexes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne la révision de la législation sur l'interopérabilité des services de télépéage et des règles régissant le marché intérieur du transport de marchandises par route et des services d'autobus et d'autocar.

Les modifications proposées sont conformes aux objectifs fixés dans le livre blanc de 2011 sur les transports³, qui plaidait en faveur d'une progression vers la pleine application du principe du «pollueur payeur» (consacré par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) et du principe de l'«utilisateur payeur» afin d'assurer des transports plus durables

² COM(2016) 501 final: Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions.

³ COM(2011) 144 final: Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources.

et le financement des infrastructures. Afin de faciliter l'introduction de redevances fondées sur la distance, la législation concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier⁴ est révisée en parallèle. Les modifications proposées sont également cohérentes avec la législation environnementale relative aux émissions des véhicules et à leurs émissions sonores.

Par ailleurs, en étendant le champ d'application de la directive, la présente initiative s'appuie sur des procédures de certification devant être adoptées en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds et sur les règlements régissant les émissions de polluants et de CO₂ des véhicules utilitaires légers. Pour ce qui est du réseau routier concerné, la proposition renvoie à la révision des orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Les bases juridiques de la directive 1999/62/CE sont les articles 71 et 93 du traité CE (actuels articles 91 et 113).

Les dispositions de la directive concernées par la présente proposition se rapportent aux péages et aux droits d'usage, un domaine auquel s'applique l'article 91 du TFUE.

En ce qui concerne les modifications de certaines dispositions du chapitre II de la directive sur les taxes sur les véhicules, celles-ci relèvent de l'article 113 du TFUE et font l'objet d'une proposition législative distincte.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE. Toutefois, les règles existantes ne peuvent être adaptées que par l'Union elle-même. L'extension des règles de l'UE à d'autres catégories de véhicules est justifiée par les incidences de ces catégories sur les problèmes au niveau de l'UE et à l'échelle mondiale. Dans la mesure où les voitures particulières, les minibus et les camionnettes sont concernés, l'inclusion de ces catégories permettrait en particulier de prévenir le risque d'inégalité de traitement, par les États membres, des usagers occasionnels ou des véhicules immatriculés à l'étranger. L'inclusion des autobus/autocars contribuerait à réduire les distorsions de concurrence sur le marché intérieur du transport de passagers nées de l'octroi à ces véhicules d'un traitement préférentiel (c'est-à-dire exonération du paiement pour l'utilisation des infrastructures) par rapport au transport ferroviaire, qui est soumis à de telles redevances.

D'une manière plus générale, étant donné que tous ces véhicules utilisent les mêmes infrastructures routières et contribuent aux émissions de CO₂, à la pollution atmosphérique et à la congestion, leur inclusion est justifiée au regard des problèmes recensés.

⁴ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124) et décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11).

- **Proportionnalité**

Les mesures proposées contribuent uniquement à la réalisation des objectifs fixés, à savoir notamment une application cohérente des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur», et elles n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

L'extension du champ d'application au-delà des poids lourds est nécessaire afin de garantir que des règles cohérentes sont appliquées à tous les véhicules routiers et de pouvoir résoudre les problèmes qui ne sont pas uniquement ou pas directement liés au trafic de poids lourds (dégradation de la qualité des infrastructures, émissions de CO₂ élevées dues au transport routier, pollution atmosphérique, bruit, congestion ou encore discrimination envers les usagers étrangers).

Les coûts supportés par les États membres, les entreprises et les citoyens sont limités par rapport aux avantages potentiels. La proposition n'impose pas l'application de redevances routières par les États membres mais elle harmonise la manière dont ces redevances devraient être appliquées dans l'ensemble de l'Union. Elle n'entraîne pas non plus de majoration des redevances déjà existantes.

Dans le cadre de l'analyse d'impact, un certain nombre de mesures politiques envisageables ont été rejetées sur la base du principe de proportionnalité, telles qu'une tarification obligatoire des infrastructures ou une redevance obligatoire de congestion.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif devrait, en principe, revêtir la même forme.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La Commission a publié son évaluation de la directive 1999/62/CE en 2013⁵. Une évaluation externe intitulée «Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995» (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995) a été publiée en janvier 2014⁶. Celles-ci ont relevé plusieurs problèmes liés à la tarification routière pour les poids lourds dans le cadre législatif actuel.

Bien que 24 États membres aient mis en œuvre l'une ou l'autre forme de tarification routière et que l'on ait eu tendance à opter pour un péage fondé sur la distance sur l'ensemble du réseau, cette transition a été lente et il subsiste des incohérences dans l'Union. L'évaluation a révélé de grandes disparités entre les politiques nationales relatives à la tarification routière et a conclu que le manque d'harmonisation du type de redevances (vignettes fondées sur la durée, péages fondés sur la distance, différenciés ou non) et du type de technologies utilisées pour la perception des redevances entraîne une charge administrative et des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics comme pour les usagers.

⁵ Évaluation ex post de la directive 1999/62/CE, telle que modifiée, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures [SWD(2013) 1 final].

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

La directive favorise la réalisation des objectifs fixés mais un certain nombre de lacunes ont été mises en évidence:

- le champ d'application: la possibilité d'exonérer les poids lourds de moins de 12 tonnes crée des conditions de concurrence inéquitables pour le transport de marchandises;
- les redevances fondées sur la durée autorisées par la directive ne permettent pas de couvrir les coûts d'infrastructure, ni de favoriser des opérations plus propres et plus efficaces ou de réduire la congestion;
- l'application d'une tarification des coûts externes est trop complexe, tandis qu'en ce qui concerne la variation (obligatoire) des péages en fonction de la classe d'émissions EURO, seule la variation maximale est définie, les États membres étant libres de décider dans les limites de ce maximum;
- la variation du montant des redevances pour lutter contre la congestion: l'exigence consistant à ne pas affecter les recettes s'avère trop lourde à appliquer et pourrait être considérée comme déloyale si elle ne concerne que les poids lourds alors même que tous les usagers de la route contribuent à la congestion.

L'évaluation portait sur les dispositions actuelles de la directive, mais les contributions des parties intéressées ont pointé d'autres éléments pertinents, y compris la nécessité de réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds et de fournir un cadre de tarification en ce qui concerne les voitures particulières (et d'autres catégories de véhicules), notamment pour éviter toute discrimination envers les usagers de la route occasionnels (étrangers).

- **Consultation des parties intéressées**

La consultation des parties intéressées a eu lieu dans le respect des normes minimales applicables aux consultations avec les parties intéressées, décrites dans la communication de la Commission du 11 décembre 2002 [COM(2002) 704 final].

Des méthodes de consultation ouverte et ciblée ont été utilisées, de même que divers outils de consultation.

1) Une consultation en ligne standard ouverte au public s'est tenue pendant 12 semaines sur le site «Votre point de vue sur l'Europe», sur la base de questionnaires.

La consultation publique s'est déroulée du 8 juillet au 5 octobre et les contributions tardives étaient également acceptées. Elle contenait deux séries de questions: l'une à l'intention du grand public et visant à comprendre les perceptions des usagers, l'autre plus technique destinée aux experts.

La Commission a reçu 135 réponses aux questionnaires ainsi que 48 documents supplémentaires. Les réponses émanaient d'un éventail de groupes de parties intéressées: entreprises de transport (42 %), consommateurs/citoyens (14 %), pouvoirs publics (13 %), secteur de la construction (7 %), associations d'exploitants de transports publics (4 %) et prestataires de services/solutions de péage (4 %).

2) Une consultation ciblée de certaines parties intéressées et de spécialistes s'est déroulée tout au long du processus d'analyse d'impact et contenait:

- a) une série de séminaires thématiques réunissant les parties intéressées et les États membres, organisés par la Commission en septembre et octobre 2015;
- b) une conférence sur les initiatives en matière de transport routier organisée le 19 avril 2016;
- c) 21 entretiens organisés avec des parties intéressées sélectionnées sur la base de besoins spécifiques en matière de données et réalisés par le contractant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact.

Synthèse des contributions reçues et utilisation des résultats

La plupart des participants ont manifesté leur soutien à l'élaboration de mesures destinées à encourager l'utilisation de véhicules économes en carburant, mais l'idée d'y parvenir par une variation des redevances routières a bénéficié d'un soutien moins franc. De nombreuses personnes interrogées ressortissantes d'un pays tiers ont soutenu l'introduction d'une variation fondée sur le CO₂ et la suppression progressive de la différenciation par classe d'émissions EURO. Des doutes ont été exprimés quant à sa faisabilité à court terme, mais il n'y a pas eu d'opposition manifeste à une variation du montant des redevances définie en fonction des émissions de CO₂ et conçue de manière à ne pas affecter les recettes.

En ce qui concerne les mesures envisageables pour garantir la qualité des routes, il y avait une différence notable entre 1) les points de vue exprimés dans le cadre de la consultation publique en ligne et les avis de la plupart des parties intéressées interrogées, et 2) les positions exprimées par les États membres interrogés. La majorité des répondants du premier groupe soutenait, d'une manière générale, les mesures visant à garantir la qualité des infrastructures routières. En revanche, les États membres n'étaient généralement pas favorables à ces mesures.

Pour ce qui est des mesures envisageables pour éviter toute discrimination et garantir des conditions de concurrence équitables, ici aussi, les avis des États membres et des autres parties intéressées divergeaient. Les répondants à la consultation publique en ligne soutenaient fermement l'application des principes de l'«utilisateur payeur» et du «pollueur payeur» et étaient favorables à ce que l'UE garantisse que les prix des vignettes soient fixés de manière proportionnée. De nombreuses contributions supplémentaires et plusieurs personnes interrogées ressortissantes d'un pays tiers étaient en faveur de la suppression progressive des droits d'usage fondés sur la durée, de manière à ce que la tarification ne puisse plus être fondée que sur la distance. En revanche, les points de vue des États membres divergeaient sur la nécessité de prendre de nouvelles mesures à cet égard.

Pour ce qui est de garantir l'efficacité du système de transport, la majorité des répondants à la consultation publique en ligne estimaient qu'il convenait de laisser aux États membres le soin de résoudre les problèmes de congestion, l'option privilégiée par le plus grand nombre pour la redevance de congestion étant que celle-ci devrait s'appliquer à tous les véhicules. Les partisans d'une telle redevance soulignaient que toute redevance de congestion devrait nécessairement s'appliquer à l'ensemble des véhicules, pas uniquement aux poids lourds. D'une manière générale, les États membres étaient favorables à une plus grande souplesse.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Le problème a été défini sur la base d'évaluations en partie réalisées par des experts extérieurs (évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des

infrastructures depuis 1995; mise à jour du manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports⁷), et complétées par des recherches supplémentaires.

Un contractant externe a fourni une étude d'appui à l'analyse d'impact⁸, qui s'est achevée en avril 2017.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a reçu un avis positif, avec réserves, du comité d'examen de la réglementation. Le comité a formulé des recommandations exigeant de mieux justifier l'objectif relatif à la réduction des émissions de CO₂ et de clarifier les éléments suivants:

- le traitement différencié des recettes provenant de la tarification routière;
- les lacunes de la législation actuelle;
- le rejet de certaines options; et
- les incidences escomptées.

Les commentaires ont été pris en considération dans l'analyse d'impact révisée, fournissant de plus amples précisions et explications, tel qu'indiqué à l'annexe I du rapport d'analyse d'impact. Entre autres adaptations, les modifications suivantes ont été apportées afin de remédier aux problèmes évoqués ci-dessus:

- des explications concernant la complémentarité avec d'autres redevances/taxes environnementales et avec les normes d'émission de CO₂ ont été ajoutées dans la définition des problèmes et en particulier dans la description de leurs sources. Bien que les autres instruments aient pu être efficaces, ils n'ont pas suffi à réduire les émissions de CO₂ provenant des transports dans la mesure requise en vertu des engagements pris par l'UE;
- des explications concernant les raisons justifiant un traitement différencié des recettes générées par l'application facultative d'une redevance de congestion ont été ajoutées dans l'annexe décrivant les mesures politiques retenues. L'une des principales raisons est liée à l'acceptabilité, l'équité et l'objectif de compenser tout effet négatif de la redevance;
- des explications supplémentaires ont été ajoutées dans la description de l'évaluation et de la mise en œuvre de la législation actuelle ainsi que dans la description des sources des problèmes, avec une référence spécifique au rôle de la législation et ses lacunes;
- la description des raisons justifiant le rejet de mesures sur une tarification routière obligatoire et une affectation généralisée des recettes a été précisée;
- une description plus détaillée des incidences attendues sur les émissions de CO₂, sur les États membres concernés, ainsi que sur la simplification a été ajoutée dans les sections pertinentes.

⁷ Ricardo-AEA et al. (2014), mise à jour du document «Handbook on External Costs of Transport» (manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), «Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC» (étude d'appui à l'analyse d'impact accompagnant la révision de la directive 1999/62/CE).

Quatre options ont été envisagées, qui reflètent un niveau d'intervention réglementaire croissant; les options suivantes (options 1 à 4) se complètent mutuellement.

L'option 1 prévoit des modifications législatives consistant à mettre à jour uniquement certaines dispositions de la directive et à élargir son champ d'application aux autobus et autocars, aux camionnettes et aux voitures particulières afin de remédier à tous les problèmes recensés. Les modifications concernent la suppression des exonérations, la mise à jour des exigences en matière de déclaration et des valeurs maximales des redevances pour coûts externes, ainsi que la simplification des exigences applicables à la tarification des coûts externes. Cette option prévoit également l'introduction d'exigences de non-discrimination et de proportionnalité pour la tarification des véhicules légers.

L'option 2 cible la question des émissions de CO₂ et prévoit la suppression progressive des redevances fondées sur la durée pour les véhicules utilitaires lourds. Cette option inclut des règles sur la variation des redevances d'infrastructure en fonction des émissions de CO₂ applicable aux véhicules utilitaires lourds, et une suppression progressive de la variation actuelle en fonction de la classe d'émissions EURO.

L'option 3 (comprenant les variantes 3a et 3b) prévoit des mesures supplémentaires pour les véhicules légers et traite les questions de la congestion dans les zones interurbaines et des émissions de polluants de tous les véhicules (option 3b). Enfin, l'option 4 envisage de rendre la tarification des coûts externes obligatoire pour les véhicules utilitaires lourds et de supprimer progressivement, pour tous les véhicules, la possibilité d'appliquer une tarification fondée sur la durée, de sorte que seule la tarification fondée sur la distance resterait disponible.

Dans l'hypothèse où les systèmes actuels de tarification fondée sur la durée seraient remplacés par des systèmes de tarification fondée sur la distance dans les options 2 à 4 (l'autre solution pour les États membres étant de ne pas appliquer de tarification), il ressort clairement de l'analyse d'impact que l'option 4 est la plus efficace mais entraîne les coûts les plus élevés. L'option 1, en dépit de son coût pratiquement nul, ne pourrait contribuer que de façon très limitée à la réalisation des objectifs. Les options 2 et 3 sont plus équilibrées en termes d'incidences économiques, sociales et environnementales et permettraient d'atteindre les résultats escomptés à un coût raisonnable.

L'analyse d'impact a retenu comme option privilégiée l'option 3b, qui prévoit la variation des redevances pour les véhicules légers en fonction de leurs émissions de CO₂ et de polluants. Cette variante peut être complétée par l'exigence d'appliquer des redevances pour coûts externes sur, au moins, une partie du réseau pour les véhicules utilitaires lourds et par la suppression progressive des redevances fondées sur la durée pour les véhicules légers sur une période suffisamment longue. Ce sont là les mesures retenues dans la présente proposition, qui se situe dès lors entre l'option 3b et l'option 4 tout en étant plus proche de cette dernière.

Les options 3b et 4 permettraient de réduire les coûts de la congestion de 2,5 à 6 % ou de 9 à 22 milliards d'euros d'ici à 2030, de générer des recettes de péage supplémentaires de 10 à 63 milliards d'euros par an et de contribuer à accroître les investissements dans les infrastructures routières de 25 à 260 % par rapport au scénario de référence.

Elles permettraient de réduire considérablement le volume des émissions de CO₂, de NO_x et de particules dues au transport routier. Cette réduction aurait une incidence positive sur la santé publique, proportionnelle à la réduction de la pollution atmosphérique, et permettrait

d'économiser entre 370 millions d'euros et 1,56 milliard d'euros en termes de coûts de la pollution atmosphérique et des accidents d'ici à 2030, exprimés en valeur actuelle.

Les options 3b et 4 permettraient de créer entre 62 000 et 152 000 nouveaux emplois dans l'hypothèse où seulement 30 % des recettes de péage supplémentaires seraient réinvesties dans l'entretien des routes. Par ailleurs, toutes les options contribueraient à l'égalité de traitement des citoyens de l'UE en réduisant de moitié le prix des vignettes de courte durée.

L'option 3 (variantes 3a et 3b) entraînerait une augmentation de 1,1 % des coûts du transport des marchandises, tandis que les coûts pour le transport de passagers resteraient inchangés. Dans l'option 4, les coûts pour le transport de passagers et le transport de marchandises pourraient augmenter de 1,3 à 2,0 %, en fonction de l'application effective de redevances fondées sur la distance par les États membres (y compris, le cas échéant, ceux qui n'appliquent actuellement aucune redevance à certaines catégories de véhicules). Les autorités devraient supporter les coûts du déploiement de nouveaux systèmes de péage ou les coûts de l'extension des systèmes existants, dont le montant se situerait entre 2 et 3,7 milliards d'euros jusqu'en 2030 pour tous les États membres concernés. L'application d'une tarification routière à de nouveaux tronçons du réseau et à de nouveaux groupes d'utilisateurs augmenterait les coûts de mise en conformité pour les usagers de la route de 198 à 850 millions d'euros par an à partir de 2025.

Les incidences sur les PME, y compris sur l'ensemble du secteur du transport de marchandises par route, seraient limitées puisque les redevances routières ne représentent qu'un faible pourcentage de la totalité des coûts du transport. Toute augmentation des coûts est répercutée sur les clients (expéditeurs) ou peut être compensée par des réductions fiscales rendues possibles grâce à la modification du chapitre II de la directive sur les taxes sur les véhicules. Les prix à la consommation ne devraient pas augmenter de plus de 0,1 % en moyenne, même si 100 % des coûts sont répercutés.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Les coûts induits par la réglementation liés à la présente initiative augmenteraient avec le passage à un péage fondé sur la distance, tout comme les coûts de mise en conformité pour de nombreux acteurs du marché, mais ces coûts seraient compensés par l'augmentation des recettes (pour les États membres et les percepteurs de droits de péage), l'amélioration de la qualité des routes et une plus grande fiabilité des temps de parcours (pour les usagers de la route), la réduction des incidences négatives sur l'environnement et la santé (pour les citoyens), et les coûts externes associés supportés par la société (pour les contribuables).

La présente proposition contribue au programme REFIT en ce qu'elle simplifie et met à jour les exigences en matière de tarification routière de manière à ce qu'elles soient adaptées aux objectifs poursuivis, à savoir:

- remplacer le système dépassé de variation en fonction de la classe d'émissions EURO pour les véhicules utilitaires lourds par une modulation plus adaptée des redevances en fonction des émissions de CO₂;
- simplifier l'application des redevances pour coûts externes liées à la pollution atmosphérique et au bruit (qui constitue un meilleur instrument que la modulation en fonction de la classe d'émissions EURO) en autorisant l'utilisation de valeurs de référence actualisées, sans qu'il soit nécessaire de procéder à un quelconque calcul;

- simplifier et mettre à jour l'application de majorations et faciliter l'application de redevances de congestion.

Les simplifications concernent davantage les autorités nationales que les entreprises. Ces changements s'accompagnent toutefois d'une proposition distincte mentionnée ci-dessus, autorisant la réduction des taxes de circulation, qui pourrait permettre de diminuer les charges qui pèsent sur les transporteurs (PME). L'ensemble des coûts supportés par les usagers de la route, y compris les citoyens et les entreprises, sont susceptibles d'augmenter, ne fût-ce que dans une faible mesure.

L'initiative devrait avoir un faible impact positif sur la compétitivité en raison de la tarification différenciée fondée sur les émissions de CO₂, avec pour conséquence un intérêt légèrement plus marqué pour les véhicules à émissions faibles ou nulles et, partant, la stimulation de l'innovation. L'introduction plus répandue d'une redevance de congestion aurait des retombées positives sur la compétitivité des entreprises, en particulier celles qui ont recours à la fabrication à flux tendus.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le rapport d'analyse d'impact énumère un ensemble de 7 indicateurs clés qui seront utilisés pour suivre les progrès réalisés en ce qui concerne les principaux objectifs: l'évolution des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds; l'état des infrastructures routières à péage; la proportionnalité et la couverture des coûts sociaux par les redevances routières; et le niveau de congestion du réseau interurbain dans l'UE.

Afin d'évaluer les effets de la législation, il faudrait procéder à une évaluation approfondie une fois tous les changements introduits. Le délai approprié pour ce faire serait de cinq ans après que le nouveau cadre sera devenu applicable dans son intégralité. Les effets des étapes intermédiaires pourraient être évalués plus tôt.

La proposition contient des exigences spécifiques en matière de déclaration pour les États membres en ce qui concerne les recettes provenant de la tarification routière, l'usage de ces recettes et la qualité des routes à péage.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Eu égard au champ d'application de la proposition et au fait qu'elle modifie uniquement la directive 1999/62/CE, transposée dans son intégralité par l'ensemble des États membres, il ne semble pas justifié ni proportionné d'exiger des documents explicatifs.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Le titre de la directive est adapté pour refléter son champ d'application étendu.

Article premier – *Objet et champ d'application*

L'article 1^{er} est modifié pour inclure, dans le champ d'application des règles sur les péages et droits d'usage, des véhicules autres que les poids lourds. Cette modification se justifie par la nécessité de résoudre un certain nombre de problèmes qui ne sont pas uniquement, voire ni directement, liés aux poids lourds.

Article 2 – *Définitions*

Les définitions suivantes sont modifiées:

- «réseau routier transeuropéen»: la définition est mise à jour afin de la mettre en conformité avec l'approche par corridor définie dans les orientations révisées pour le développement du RTE-T qui figurent dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- «péage»: la définition est reformulée de manière à tenir compte de l'option prévue à l'article 7 *quinquies bis* de prévoir une redevance de congestion;
- «véhicule»: la nouvelle définition proposée englobe tous les «véhicules utilitaires lourds» et tous les «véhicules utilitaires légers», c'est-à-dire, outre les véhicules de transport de marchandises déjà couverts, de plus de 3,5 tonnes, les voitures particulières, les minibus et les camionnettes, ainsi que les autocars et les autobus;
- «véhicule [d'une certaine catégorie "EURO"]» et «type de véhicule»: la définition est reformulée de manière à inclure les autocars et les autobus.

Les définitions des termes «congestion», «redevance de congestion», «transporteur», «types de véhicules différents», y compris «véhicules à émissions nulles», ainsi que «dispositif de péage modifié de manière substantielle» sont ajoutées afin d'apporter une plus grande clarté juridique en ce qui concerne les modalités spécifiques et de mieux préciser la portée de certaines dispositions.

La définition du terme «redevance pour coûts externes moyenne pondérée» est supprimée étant donné que l'exigence relative à son calcul est supprimée.

Article 7 – *Péages et droits d'usage*

Le paragraphe 1 est scindé en deux paragraphes de manière à établir une distinction entre les réseaux empruntés principalement par le trafic international (réseau routier transeuropéen et autoroutes) et les autres axes routiers. Il est proposé que les dispositions relatives au caractère non discriminatoire et proportionné des redevances et à la perception et au paiement des péages et droits d'usage s'appliquent également aux autres axes routiers.

Afin de progresser dans l'application des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur» et de réduire progressivement les disparités entre les différents systèmes de tarification, les paragraphes 6 et 7 sont ajoutés en vue de supprimer progressivement l'utilisation des droits d'usage fondés sur la durée (vignettes) pour les poids lourds et les autobus/autocars dans un premier temps, puis pour les voitures particulières et les camionnettes dans un deuxième temps, sur les réseaux empruntés par le trafic international. Les dates proposées laissent suffisamment de temps aux États membres pour qu'ils puissent adapter leurs systèmes de tarification, le cas échéant. La différence de traitement entre les véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires légers se justifie par le fait qu'ils n'ont pas les mêmes incidences sur les infrastructures et que le niveau de maturité de la tarification des véhicules utilitaires légers est moins élevé.

Afin de garantir le traitement équitable des transporteurs, le paragraphe 9 est ajouté pour supprimer la possibilité d'exonérer les poids lourds de moins de 12 tonnes de la tarification routière et pour étendre le champ d'application de tout système de tarification aux autocars/autobus. Cette mesure est justifiée par l'incidence comparable des autobus/autocars sur les routes.

Article 7 bis – Droits d'usage: proportionnalité et égalité de traitement

L'article 7 bis fixe des limites supérieures aux droits d'usage et à la différence de prix relative entre les vignettes annuelles et les vignettes infra-annuelles. Dans ce contexte, il est proposé d'apporter les modifications énoncées ci-après.

Le paragraphe 1 est scindé en deux paragraphes afin de préciser que les exigences en vigueur s'appliquent aux poids lourds et aux autobus/autocars.

Le nouveau paragraphe 3 concerne les voitures particulières et prévoit des limites supérieures pour les différences de prix relatives entre les vignettes annuelles et les vignettes infra-annuelles, reflétant les modes d'utilisation pertinents, sur la base des données disponibles⁹. Il fixe également la date à laquelle les systèmes de vignette existants doivent être adaptés. Le paragraphe 4 aborde la même question pour ce qui est des minibus et des camionnettes.

Article 7 quater – Tarification des coûts externes

En ce qui concerne le paragraphe 1, il est proposé d'introduire des valeurs de référence plutôt que des valeurs maximales (fixées dans l'annexe III ter). Le paragraphe 5 est ajouté et requiert l'application de redevances pour coûts externes sur, au moins, les parties du réseau à péage pour lesquelles la pollution atmosphérique et le bruit provoqués par le trafic des véhicules utilitaires lourds sont les plus importants, par exemple en raison de la taille de la population exposée.

Article 7 quinquies bis – Redevance de congestion

Le nouvel article 7 quinquies bis permet l'application de redevances de congestion – en sus des redevances d'infrastructure – dans le but de remédier efficacement aux problèmes liés à la congestion dans les zones interurbaines. Afin d'éviter toute discrimination à l'égard des usagers d'une catégorie de véhicule donnée, toute redevance de congestion doit s'appliquer à toutes les catégories de véhicules de manière proportionnée et équitable. Les niveaux maximaux des redevances et les coefficients d'équivalence entre les véhicules sont précisés dans les annexes V et VI.

Article 7 septies – Majorations

Il est proposé d'étendre la possibilité d'appliquer des majorations pour qu'elle ne soit plus limitée aux seules régions montagneuses, tout en conservant les autres conditions préexistantes pour leur application (congestion régulière ou dommages importants à l'environnement et réinvestissement des recettes dans un projet RTE-T). Le paragraphe 4 est supprimé puisqu'il n'a pas permis de contribuer au financement de projets prioritaires et qu'il

⁹ Voir l'analyse d'impact ainsi que Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles (étude sur les impacts de l'application des systèmes de vignette aux véhicules privés)*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

est susceptible d'entraver l'application de redevances pour coûts externes. Les majorations et les redevances de congestion ayant le même objectif de réduire la congestion, il convient de ne pas les cumuler (paragraphe 5).

Article 7 octies – Variation des redevances, en particulier pour les véhicules utilitaires lourds

Il est proposé de supprimer progressivement la variation des redevances en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule. Un nouveau paragraphe 4 est ajouté pour introduire la variation des redevances d'infrastructure en fonction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, dès que possible après que les données sur les émissions de CO₂ certifiées nécessaires seront disponibles. Une fois opérationnelle, cette disposition permettra d'encourager l'utilisation des véhicules utilitaires lourds les plus propres et les plus efficaces.

Étant donné qu'il est proposé de réglementer de manière distincte la redevance de congestion (nouvel article 7 *quinquies bis*, voir ci-dessus), il est également proposé de supprimer progressivement la possibilité d'une variation du montant des redevances conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison (voir la modification au paragraphe 1, ancien paragraphe 3).

Article 7 octies bis – Variation des redevances pour les véhicules utilitaires légers

Le nouvel article 7 *octies bis* précise les modalités de la variation des péages et des droits d'usage en fonction des performances environnementales des voitures particulières, des minibus et des camionnettes. La variation est fondée sur les émissions tant de CO₂ que de polluants atmosphériques, comme précisé à l'annexe VII. Cette disposition devrait permettre d'encourager l'utilisation de véhicules plus propres et plus efficaces.

Article 7 nonies – Notifications

Il est proposé de modifier le paragraphe 3 de manière à simplifier l'information préalable de la Commission en ce qui concerne la tarification des coûts externes visée, en limitant l'information aux éléments de base. Afin de faciliter l'introduction d'une tarification des coûts externes, il est proposé de supprimer le paragraphe 4 relatif à l'exigence d'une décision préalable de la Commission.

Article 7 undecies – Perception et paiement des péages et droits d'usage

Aux paragraphes 3 et 4, il est proposé d'ajouter une référence aux redevances de congestion afin de garantir que tous les éléments de redevance possibles sont perçus et payés de manière cohérente.

Article 7 duodecies – Compensations

Il est proposé que la possibilité de prévoir des compensations soit limitée au seul cas où des péages sont introduits (par opposition à des droits d'usage). Cette mesure vise à supprimer le risque actuel de discrimination à l'égard des usagers non résidents.

Article 9 – Usage des recettes

Le nouveau paragraphe 3 requiert que les recettes provenant des redevances de congestion soient utilisées pour résoudre les problèmes de congestion, par exemple en soutenant des solutions de transport alternatives ou en supprimant les goulets d'étranglement.

Article 10 *bis*

Il est proposé de modifier le paragraphe 1 pour mettre à jour la clause de révision et garder la cohérence avec la simplification de l'annexe III *ter*.

Article 11 – *Déclaration*

Le paragraphe 1 est modifié pour actualiser les exigences en matière de déclaration concernant les péages, les recettes de péage et l'usage des recettes, et pour inclure également des informations sur la qualité des routes à péage. L'actuel point e) du paragraphe 2 est supprimé et les nouveaux points e) à i) sont ajoutés pour inclure des informations sur les recettes provenant des redevances de congestion, sur le total des recettes provenant de la tarification routière, sur l'usage de ces recettes; ainsi qu'une évaluation de l'entretien des routes et du niveau de congestion. Le paragraphe 3 est ajouté pour préciser un ensemble minimal d'indicateurs relatifs à l'évaluation de la qualité des routes à péage. Les paragraphes 4 et 5 sont ajoutés pour permettre à la Commission de définir des indicateurs harmonisés par voie d'acte d'exécution et de soumettre un rapport sur l'application de ces indicateurs par les États membres.

Annexes

À la section 3 de l'annexe 0, il est proposé de supprimer les références aux véhicules «VRE» et d'ajouter un tableau contenant des limites d'émission Euro VI, de manière à tenir compte du règlement (CE) n° 595/2009.

À l'annexe III, les modifications proposées reflètent l'inclusion des autocars et des autobus dans le champ d'application de la directive.

Il est proposé de limiter les sections 2, 3 et 4 de l'annexe III *bis* aux cas où un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III *ter*. Certaines dispositions de la section 4.2 sont mises à jour pour tenir compte de la législation récente relative au niveau sonore des véhicules à moteur.

À l'annexe III *ter*, il est proposé de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale pour la pollution atmosphérique et le bruit par des valeurs de référence relatives à la redevance pour coûts externes, y compris le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds (tableau 1) et les autocars (tableau 2). Les valeurs sont calculées compte tenu de la mise à jour du manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports¹⁰. Les valeurs peuvent être multipliées par 2 non seulement dans les régions montagneuses, mais aussi aux abords des agglomérations.

À l'annexe IV, il est proposé d'inclure une référence aux ensembles à 7 + 8 ou 9 essieux dans le tableau sur les ensembles de véhicules.

La nouvelle annexe V, liée au nouvel article 7 *quinquies bis* proposé (redevance de congestion), définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance de congestion, y compris en ce qui concerne les parties du réseau et les périodes de temps couvertes. Les routes sont classées en axes métropolitains et en axes non métropolitains afin

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

de différencier les zones plus ou moins densément peuplées. Afin de garantir une tarification proportionnée et équitable, des coefficients d'équivalence sont fixés pour les différentes catégories de véhicules. La section 2 requiert que le calcul des redevances soit effectué de manière transparente et que les montants par catégorie de véhicule et par période de temps pour chaque tronçon de route concerné soient mis à la disposition du public et qu'ils soient adaptés régulièrement afin de maintenir l'efficacité du système.

La nouvelle annexe VI, également liée à l'article 7 *quinquies bis*, limite le montant de la redevance de congestion par kilomètre sur la base des coûts marginaux de la congestion fournis dans la mise à jour du manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports.

La nouvelle annexe VII est liée au nouvel article 7 *octies bis* concernant la variation des péages et des droits d'usage pour les véhicules utilitaires légers en fonction des performances environnementales et elle précise les catégories d'émissions aux fins de ladite variation. Il est fait référence aux émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques en tenant compte des normes au niveau de l'Union et des procédures de mesure les plus récentes et les plus précises.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

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

vu le traité 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 européen¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif exprimé par la Commission dans son livre blanc du 28 mars 2011¹³, 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 tarification des infrastructures routières dans l'Union.
- (2) Dans sa communication intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions»¹⁴, la Commission a annoncé qu'elle proposerait la révision de la directive sur les redevances applicables aux poids lourds pour permettre également une différenciation fondée sur les émissions de dioxyde de carbone et étendre certains de ses principes aux autobus et aux autocars ainsi qu'aux voitures particulières et aux camionnettes.
- (3) Tous les véhicules utilitaires lourds ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, alors que les véhicules utilitaires légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier et notamment 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

¹¹ JO C du , p. .

¹² JO C du , p. .

¹³ 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» [COM(2011) 144 final].

¹⁴ COM(2016) 501 final.

directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ pour les péages et les droits d'usage soient inclus dans ce cadre. Le champ d'application de la directive devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières.

- (4) Par nature, les droits d'usage fondés sur la durée ne reflètent pas précisément les coûts d'infrastructure réellement induits 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. Il conviendrait donc de les remplacer progressivement par des redevances fondées sur la distance, qui sont plus équitables, plus efficaces et plus efficaces.
- (5) 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 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶.
- (6) Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, il importe de garantir que toute redevance fondée sur la durée appliquée aux véhicules utilitaires 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 utilitaires légers diffère de celui des véhicules utilitaires lourds. Le calcul de redevances fondées sur la durée proportionnées pourrait être effectué sur la base des données disponibles relatives aux modèles de déplacement.
- (7) 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 garantirait une contribution équitable des véhicules utilitaires lourds au respect des normes de qualité de l'air de l'UE¹⁷ 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.
- (8) À cet effet, il convient de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale 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.
- (9) 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

¹⁵ 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).

¹⁶ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

¹⁷ 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).

renouvellement des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait devenir obsolète avant la fin de l'année 2020; il y a donc lieu de la supprimer progressivement avant cette date. Au même moment, il conviendrait d'appliquer plus systématiquement la tarification des coûts externes, en tant que moyen ciblé de recouvrer les coûts externes dans les situations où cela importe le plus.

- (10) La part des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds est en augmentation. Il convient d'introduire une variation des redevances d'infrastructure en fonction de ces émissions puisqu'elle permettrait de contribuer à une amélioration dans ce domaine.
- (11) Les véhicules utilitaires 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 d'encourager l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus économes en carburant par la différenciation des redevances routières sur la base de facteurs de conformité définis dans le règlement (UE) 2016/427 de la Commission¹⁸, le règlement (UE) 2016/646 de la Commission¹⁹, et le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission²⁰.
- (12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficaces, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules.
- (13) 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 celui-ci pouvant 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 toutes les catégories de véhicules. 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. Afin de maximiser l'effet bénéfique d'une redevance de congestion, les recettes correspondantes devraient être allouées à des projets visant à remédier aux sources du problème.
- (14) 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 marginaux de la congestion à des niveaux proches des limites de capacité, c'est-à-dire lorsque les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers.
- (15) Il faudrait abandonner progressivement la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes qui est appliquée aux

¹⁸ Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 82 du 31.3.2016, p. 1).

¹⁹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

²⁰

poids lourds, celle-ci constituant un instrument sous-optimal pour réduire la congestion.

- (16) 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 et causés par l'utilisation de certaines routes, pas uniquement dans les régions montagneuses. Il y a donc lieu de supprimer la restriction actuelle qui limite les majorations à ces régions. 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.
- (17) Dans le cas où un État membre met en place un système de tarification routière, les compensations accordées peuvent, selon le cas, entraîner la discrimination des usagers de la route non résidents. La possibilité d'accorder une compensation dans cette situation devrait donc être limitée aux péages et ne devrait plus exister dans le cas des droits d'usage.
- (18) Afin de tirer parti des synergies potentielles entre les systèmes de tarification routière existants de manière à diminuer 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.
- (19) 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 est donc approprié d'encourager les États membres à utiliser les recettes provenant des redevances routières en conséquence et, à cette fin, d'exiger qu'ils rendent dûment compte de l'usage 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.
- (20) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est notamment de veiller à ce que les systèmes de tarification nationaux appliqués aux véhicules autres que les poids lourds le soient dans un cadre cohérent qui garantit l'égalité de traitement dans l'ensemble de l'Union, ne peut pas être réalisé 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, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé 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.
- (21) 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 et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager 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. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs de référence pour la tarification des coûts externes, de la définition des modalités de la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds, et de l'adaptation aux progrès techniques des modalités de la variation des redevances

d'infrastructure pour les véhicules utilitaires légers. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²¹. 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.

(22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions pertinentes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient d'avoir recours à la procédure consultative pour l'adoption d'actes d'exécution visant à établir un ensemble harmonisé d'indicateurs relatifs à l'évaluation de la qualité des réseaux routiers. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²².

(23) Il y a donc lieu de modifier la directive 1999/62/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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 pour les poids lourds,
- b) aux péages et aux droits d'usage imposés aux véhicules.

2. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules effectuant des transports 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 ainsi qu'aux Açores et à Madère, et effectuant des transports exclusivement dans ces territoires ou entre ces territoires et, respectivement, le territoire continental de l'Espagne ou du Portugal.

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par:

²¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

²² 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).

- 1) «réseau routier transeuropéen»: les infrastructures de transport routier visées à la section 3 du chapitre II 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) «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 le 10 juin 2008, ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le 10 juin 2008;
 - c) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures achevées avant le 10 juin 2008 dans le cas où:
 - i) un État membre a établi un système de péage qui prévoit le recouvrement de ces coûts au moyen d'un contrat passé avec un exploitant d'un système de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui entrerait 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;
- 3) «coûts de financement»: les intérêts sur les emprunts et le rendement de toute prise de participation des actionnaires;
- 4) «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;
- 5) «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;
 - c) elle est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;
- 6) «péage»: une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, des infrastructures, qui comprend une redevance d'infrastructure et, le cas échéant, une redevance de congestion ou une redevance pour coûts externes ou les deux;

- 7) «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;
- 8) «redevance pour coûts externes»: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic ou de la pollution sonore due au trafic ou des deux;
- 9) «congestion»: une situation dans laquelle les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers ou la dépassent;
- 10) «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;
- 11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic»: le coût des dommages causés par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;
- 12) «coût de la pollution sonore due au trafic»: le coût des dommages causés par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;
- 13) «redevance d'infrastructure moyenne pondérée»: le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules utilitaires lourds kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;
- 14) «droit d'usage»: une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2;
- 15) «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;
- 16) «véhicule utilitaire lourd»: un poids lourd ou un autocar ou un autobus;
- 17) «poids lourd»: un véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 18) «autocar ou autobus»: un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 19) «véhicule utilitaire léger»: une voiture particulière, un minibus ou une camionnette;
- 20) «voiture particulière»: un véhicule à quatre roues prévu pour le transport de maximum huit passagers, outre le conducteur;
- 21) «minibus»: un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 22) «camionnette»: un véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 23) «véhicule à émissions nulles»: un véhicule qui n'émet pas d'émissions à l'échappement;

- 24) «transporteur»: toute entreprise de transport de marchandises ou de passagers par route;
- 25) «véhicule de la catégorie "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EURO VI"»: un véhicule utilitaire lourd conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0;
- 26) «type de véhicule»: une catégorie dans laquelle un véhicule utilitaire lourd est classé en fonction du nombre d'essieux, de ses dimensions ou de son poids, ou d'un autre critère de classification des véhicules suivant les dommages qu'ils causent aux routes, par exemple le système de classification des dommages causés aux routes qui est défini à l'annexe IV, pour autant que le système de classification utilisé soit fondé sur les caractéristiques du véhicule qui figurent dans la documentation relative au véhicule utilisée dans tous les États membres ou qui sont visibles;
- 27) «contrat de concession»: un marché public de travaux au sens de l'article 1^{er} de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil**;
- 28) «péage de concession»: un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession;
- 29) «dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle»: un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins 5 % par rapport à l'année précédente, 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'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).

Aux fins du point 2:

- a) 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 établis, 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 ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.

* Règlement (UE) n° 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

** Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).»;

- (3) l'article 7 est remplacé 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 3 à 9 du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *duodecies*.

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 3 et 4 du présent article, à l'article 7 *bis* et à l'article 7 *undecies*, paragraphes 1, 2 et 4.

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

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

5. Les États membres peuvent prévoir des taux des péages ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil*, ainsi que dans les cas visés par l'article 6, paragraphe 2, points a), b) et c), de la présente directive.

6. Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du 1^{er} janvier 2018, les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds. Les droits d'usage introduits avant cette date peuvent être maintenus jusqu'au 31 décembre 2023.

7. À partir du [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules utilitaires légers. Les droits d'usage introduits avant cette date sont progressivement supprimés pour le 31 décembre 2027 au plus tard.

8. Jusqu'au 31 décembre 2019, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, un État membre peut décider d'appliquer des péages ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait:

a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;

b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Les États membres qui décident de n'appliquer des péages ou des redevances d'utilisation ou les deux qu'aux véhicules ayant un poids en charge maximal autorisé supérieur ou égal à 12 tonnes informent la Commission de leur décision et des motifs de celle-ci.

9. À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds.

10. Les péages et droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds d'une part et pour les véhicules utilitaires légers d'autre part peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres.

* 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 7 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 bis

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure.

2. Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux véhicules utilitaires lourds, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes 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 d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État membre.

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

3. Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: dix jours, 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 18 % du taux annuel, et le taux de la décade ne doit pas dépasser 8 % du taux annuel.

Les États membres peuvent également mettre l'infrastructure à disposition pendant d'autres périodes de temps. En pareil cas, les États membres appliquent des taux conformément 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 périodes 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 31 mai 2017, les États membres peuvent maintenir des taux supérieurs aux limites fixées au premier alinéa, en vigueur avant ladite date, et des tarifs 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 les dispositions du deuxième alinéa dès l'entrée en

vigueur d'un dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle et, au plus tard, à partir du 1^{er} janvier 2024.

4. Pour ce qui est des minibus et des camionnettes, les États membres se conforment au paragraphe 2 ou au paragraphe 3. Les États membres fixent toutefois des droits d'usage plus élevés pour les minibus et les camionnettes que pour les voitures particulières à partir du 1^{er} janvier 2024 au plus tard.»;

(5) l'article 7 *quater* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 quater

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire une redevance pour coûts externes, liée à la pollution atmosphérique due au trafic ou à la pollution sonore due au trafic ou aux deux.

Pour les véhicules utilitaires lourds, la redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III *bis*, et elle respecte les valeurs de référence fixées à l'annexe III *ter*.

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

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

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

5. À partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts externes aux véhicules utilitaires lourds au moins sur la partie du réseau visé à l'article 7, paragraphe 1, sur laquelle les dommages environnementaux provoqués par les véhicules utilitaires lourds sont plus importants que la moyenne des dommages environnementaux provoqués par les véhicules utilitaires lourds, conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l'annexe III *bis*.»;

(6) l'article 7 *quinquies bis* 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 sujet à 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 en rapport avec le niveau d'exposition des routes

et de leurs abords à la congestion, tels que les retards moyens ou la 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.

4. La redevance de congestion reflète les coûts imposés par un véhicule aux autres usagers de la route, et de manière indirecte à la société, mais ne dépasse pas les niveaux maximaux fixés à l'annexe VI pour un type de route donné.

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 supportés par cet État membre et générés sur les tronçons routiers soumis à une redevance de congestion.»;

(7) 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 de la construction d'infrastructures de transport routier du réseau central identifié conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, 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, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de corridors du réseau central, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;

c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;

d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer la construction de corridors du réseau central 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.

1 bis. Dans le cas de nouveaux projets transfrontaliers, des majorations ne peuvent être appliquées que si tous les États membres impliqués dans un tel projet y consentent.

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

3. Après réception des informations requises d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, la Commission communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*. Lorsque la Commission estime que la majoration envisagée ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 1, ou lorsqu'elle considère que la majoration envisagée aura des incidences négatives importantes sur le développement économique de régions périphériques, elle peut, par voie d'actes d'exécution, rejeter les plans de tarification présentés par l'État membre concerné ou demander la modification de ceux-ci. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

4. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculé conformément à l'article 7 *quater*, sauf pour les véhicules des classes d'émissions EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, III et IV à compter du 1^{er} janvier 2015, V à compter du 1^{er} janvier 2019 et VI à partir de janvier 2023. Toutes les recettes générées par l'application simultanée de la majoration et des redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de corridors du réseau central dont la liste figure à la partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013.

5. Une majoration ne peut pas être appliquée sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.

Article 7 octies

1. Jusqu'au 31 décembre 2021, 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 les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq 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 transporteurs 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.

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

2. Jusqu'au 31 décembre 2020, 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 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules

équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes. Les contrats de concession existants peuvent être exemptés de cette obligation jusqu'à leur renouvellement.

Un État membre peut néanmoins déroger à l'exigence de variation de la redevance d'infrastructure lorsque l'un des éléments suivants s'applique:

- i) la cohérence des systèmes de péage sur son territoire s'en trouverait gravement compromise;
- ii) l'introduction d'une telle différenciation ne serait pas techniquement possible dans les systèmes de péage concernés;
- iii) ces dispositions conduiraient à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique;
- iv) le péage comprend une redevance pour coûts externes.

De telles dérogations ou exemptions sont notifiées à la Commission.

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions du véhicule aux fins du paragraphe 2, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

4. Dans un délai d'un an après la publication par la Commission des données officielles sur les émissions de CO₂ en vertu du règlement (UE) .../...*****, la Commission adopte un acte délégué, conformément à l'article 9 *sexies*, afin de définir les valeurs de référence pour les émissions de CO₂, ainsi qu'une catégorisation adéquate des véhicules utilitaires lourds concernés.

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'acte délégué, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en tenant compte des valeurs de référence pour les émissions de CO₂ et de la catégorisation de véhicules concernée. Les redevances sont modulées de telle manière qu'une redevance d'infrastructure ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules équivalents dont les émissions de CO₂ sont les plus faibles, mais pas nulles. Les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 75 % par rapport au taux le plus élevé.

5. Les variations visées aux paragraphes 1, 2 et 4 n'ont pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires. Toute augmentation non voulue des recettes est compensée par une modification de la structure de la variation qui est effectuée dans un délai de deux ans à compter de la fin de l'exercice comptable au cours duquel les recettes supplémentaires ont été générées.

***** Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX mettant en œuvre le règlement (UE) n° 595/2009 en ce qui concerne la certification 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 (JO L ... du ..., p. ...).»;

(8) l'article 7 *octies bis* suivant est inséré:

«Article 7 *octies bis*

1. Pour ce qui est des véhicules utilitaires légers, jusqu'au 31 décembre 2021, les États membres peuvent faire varier les péages et droits d'usage en fonction des performances environnementales du véhicule.

2. À compter du 1^{er} janvier 2022, les États membres font varier les péages et, dans le cas des droits d'usage, au moins les droits annuels, en fonction des émissions de CO₂ et de polluants des véhicules conformément aux règles énoncées à l'annexe VII.

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant les niveaux d'émission du véhicule (certificat de conformité) en vertu du règlement (UE) .../... de la Commission*****, les États membres peuvent appliquer des péages ou des droits d'usage annuels allant jusqu'au niveau maximal exigible.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *sexies* pour modifier l'annexe VII en vue d'adapter les modalités précisées dans ladite annexe aux progrès techniques.

***** Règlement (UE) 2017/xxx de la Commission du xxx 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 xxx) et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).»;

(9) l'article 7 *nonies* est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Au moins six mois avant la mise en œuvre d'un dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure nouveau ou modifié de manière substantielle, les États membres communiquent à la Commission:»;

b) 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 nouveau ou modifié de manière substantielle, les États membres informent la Commission du réseau concerné et des taux prévus par catégorie de véhicules et par classe d'émissions du véhicule.»;

c) le paragraphe 4 est supprimé;

(10) 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) ces abattements ou 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 3 est modifié comme suit:

«3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 1, point b), et paragraphe 5, les taux des péages peuvent, pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés 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, proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage.»;

(11) l'article 7 *undecies* est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des moyens permettant aux usagers de la route d'acquitter les péages et droits d'usage 24 heures sur 24, au moins dans les points de vente principaux, à l'aide des moyens de paiement classiques, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé 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.»;

c) au paragraphe 4, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

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

(12) 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 d'accorder une compensation adéquate.»;

(13) à l'article 8, le paragraphe 2 est modifié comme suit:

a) au point a), la référence à «l'article 7, paragraphe 7,» est remplacée par une référence à «l'article 7 *bis*»;

b) au point b), les termes «l'article 7, paragraphe 1,» sont remplacés par «l'article 7, paragraphes 1 et 2,»;

(14) l'article 9 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé;
- b) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Les recettes générées par les redevances de congestion, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, sont utilisées pour résoudre les problèmes liés à la congestion, notamment:

- a) en soutenant les infrastructures et les services de transport collectif;
- b) en supprimant les goulets d'étranglement sur le réseau transeuropéen de transport;
- c) en développant des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.»;

(15) 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 conformément à l'article 9 *sexies* pour modifier l'annexe 0, les montants figurant dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter*, et les formules figurant aux sections 4.1 et 4.2 de l'annexe III *bis* afin de les adapter au progrès scientifique et technique.

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 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à l'article 9 *quinquies* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par 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 «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
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 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à 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.»;

(16) les articles 9 *septies* et 9 *octies* sont supprimés;

(17) l'article 10 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents prévus aux tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter* sont adaptés tous les deux ans, afin de tenir compte de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, 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 [de l'année suivant les deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive].

Les adaptations sont automatiques: le montant de base en euros ou en cents est augmenté du pourcentage de variation dudit indice. Les montants qui en résultent sont arrondis au montant 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 l'annexe III *ter*.

2. La Commission publie, au Journal officiel de l'Union européenne, les montants adaptés visés au paragraphe 1 au plus tard le 31 mars de l'année suivant la fin de la période de deux années calendaires visée au paragraphe 1. Ceux-ci entrent en vigueur le premier jour du mois suivant la publication.»;

(18) l'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Chaque année, les États membres rendent public, sous une forme agrégée, un rapport sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire, qui contient des informations sur l'usage des recettes et la qualité des routes sur lesquelles des péages ou des droits d'usage sont appliqués, comme indiqué aux paragraphes 2 et 3.

2. Le rapport rendu public conformément au paragraphe 1 contient des informations sur les éléments suivants:

- a) la redevance pour coûts externes perçue pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
- b) la variation du montant des redevances d'infrastructure en fonction du type de véhicule;
- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance, en précisant tout écart éventuel par rapport aux coûts d'infrastructure réels découlant de la variation de la redevance d'infrastructure;
- d) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes;
- e) les recettes totales générées par les redevances de congestion;
- f) les recettes totales générées par les péages et/ou droits d'usage;
- g) 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, paragraphes 2 et 3;

h) une évaluation, fondée sur des critères objectifs, de l'état de l'entretien de l'infrastructure routière sur le territoire de l'État membre, et de son évolution depuis le dernier rapport;

i) une évaluation du niveau de congestion sur le réseau à péage pendant les heures de pointe, fondée sur des observations du trafic en situation réelle faites sur un nombre représentatif de tronçons routiers saturés du réseau concerné, et de son évolution depuis le dernier rapport.

3. Pour ce qui est de l'évaluation de la qualité des parties du réseau routier sur lesquelles des péages ou des droits d'usage sont appliqués, les États membres utilisent des indicateurs de performance clés. Ces indicateurs portent au minimum sur les éléments suivants:

a) la qualité de la surface de la route;

b) la sécurité routière;

c) le niveau de congestion.

4. Dans un délai de trois ans après [l'entrée en vigueur de la directive révisée], conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2, la Commission adopte un acte d'exécution visant à définir un ensemble harmonisé d'indicateurs.

5. Dans un délai de six ans après [l'entrée en vigueur de la directive révisée], la Commission publie un rapport fondé sur l'application, par les États membres, des indicateurs visés au paragraphe 4.»;

18) les annexes sont modifiées comme suit:

a) les annexes 0, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive;

b) les annexes V, VI et VII sont ajoutées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le . Ils 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 couvert par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président