|  |  |
| --- | --- |
| Parlement européen  2014-2019 |  |

Document de séance

<NoDocSe>A8-0202/2018</NoDocSe>

<Date>{07/06/2018}7.6.2018</Date>

<RefProcLect>\*\*\*I</RefProcLect>

<TitreType>RAPPORT</TitreType>

<Titre>sur la 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</Titre>

<DocRef>(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Commission des transports et du tourisme</Commission>

Rapporteure: <Depute>Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy</Depute>

Rapporteur pour avis (\*):

Seb Dance, commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

(\*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur(\*)

PR\_COD\_1amCom

|  |
| --- |
| Légende des signes utilisés |
| \* Procédure de consultation  \*\*\* Procédure d’approbation  \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)  \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)  \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)  (La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d’acte.) |

|  |
| --- |
| Amendements à un projet d’acte |
| **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**  Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.  Les première et deuxième lignes de l’en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d’acte à l’examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d’acte entend modifier, l’en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l’acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.  **Amendements du Parlement prenant la forme d’un texte consolidé**  Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ▌ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.  Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l’élaboration du texte final ne sont pas marquées. |

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 5

EXPOSÉ DES MOTIFS 68

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR 71

AVIS de la commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire 74

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND 113

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND 114

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la 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

(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen*,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0275),

– vu l’article 294, paragraphe 2, et l’article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0171/2017),

– vu l’article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

– vu l’avis motivé soumis par le Conseil fédéral autrichien, dans le cadre du protocole n° 2 sur l’application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d’acte législatif n’est pas conforme au principe de subsidiarité,

– vu l’avis du Comité économique et social européen du 18 octobre 2017[[1]](#footnote-1),

– vu l’avis du Comité des régions du 1er février 2018[[2]](#footnote-2),

– vu l’article 59 de son règlement intérieur,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l’avis de la commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A8-0202/2018),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu’aux parlements nationaux.

<RepeatBlock-Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 bis) Dans ce livre blanc, la Commission fixe à 2020 la date limite pour «parvenir à l’internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d’usure)».*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 ter)*** ***Le transport routier de marchandises et de personnes contribue au rejet dans l’atmosphère de divers polluants. Parmi ces polluants, qui nuisent très gravement à la santé humaine et affectent la qualité de l’air ambiant dans l’Union, figurent les particules fines (PM2,5), le dioxyde d’azote (NO2) et l’ozone (O3). Ces trois polluants ont respectivement causé, selon un rapport de 2017 de l’Agence européenne pour l’environnement, 399 000, 75 000 et 13 600 décès prématurés en 2014 sur le territoire de l’Union dus à une exposition prolongée.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quater)*** ***Selon l’Organisation mondiale de la santé, le bruit causé par la seule circulation routière est le deuxième facteur de stress environnemental en Europe, immédiatement après la pollution atmosphérique, Au moins 9 000 décès prématurés par an sont imputables aux maladies cardiaques causées par le bruit de la circulation.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quinquies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quinquies)*** ***D’après le rapport 2017 de l’Agence européenne pour l’environnement sur la qualité de l’air en Europe, le transport routier était, en 2015, le premier secteur responsable des émissions de NOx et le deuxième responsable de la pollution due au noir de fumée.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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 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. | (3) Tous les véhicules ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, ***et*** les véhicules 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 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, ***aux*** voitures particulières ***et aux motocycles***. ***Les droits frappant les voitures particulières doivent faire l’objet de modulations afin de ne pas pénaliser exagérément les usagers utilisant fréquemment leur véhicule. Par souci d’égalité de traitement, il y a également lieu de veiller à ce que les droits s’appliquent de manière non discriminatoire au regard de la catégorie de véhicule mais sur une base différenciée en fonction de l’impact du véhicule sur les infrastructures et de son incidence sur l’environnement et la société, tout en tenant compte toutefois de la situation socioéconomique de certains usagers qui n’ont pas d’autre choix que de se rendre au travail par la route.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(3 bis) Un marché intérieur équitable du transport routier passe par l’application de règles uniformes. La présente directive vise notamment à éliminer les distorsions de concurrence entre les usagers. Dès lors, les camionnettes destinées au transport de marchandises par route devraient être incluses dans le champ d’application des droits frappant les véhicules utilitaires lourds.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(3 ter) Pour s’assurer du caractère proportionné de cette mesure, il convient de ne cibler que les camionnettes destinées au transport de marchandises par route, visées par les règlements (CE) no 1071/20091bis et 1072/20091ter du Parlement européen et du Conseil ainsi que par le règlement (UE) no 165/2014 du Parlement européen et du Conseil1quater.*** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***1bis Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).*** |
|  | ***1ter Règlement (CE) nº 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l’accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).*** |
|  | ***1 quater Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l’appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 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).*** |

</Amend><Amend>Amendement <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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 efficientes et plus efficaces. | (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. ***Pour les poids lourds,*** il conviendrait donc de les remplacer progressivement par des redevances fondées sur la distance, qui sont plus équitables, plus efficientes et plus efficaces. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 bis) La mise en place et le maintien d’un modèle de redevances fondées sur la distance supposent la désignation, dans chacun des États membres, d’une autorité indépendante de supervision chargée d’en vérifier le bon fonctionnement au niveau national afin d’en garantir la transparence et son caractère non discriminatoire, et de s’assurer que le tarif des péages et l’utilisation faite des recettes correspondantes sont conformes à la présente directive. Chaque État membre doit pouvoir désigner son autorité indépendante de supervision dans le respect des spécificités de son réseau national.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 ter)*** ***Afin d’éviter que le remplacement progressif des droits d’usage fondés sur la durée par des redevances fondées sur la distance ne constitue un obstacle supplémentaire empêchant les transports originaires des pays et régions périphériques d’accéder aux principaux marchés européens, il y a lieu, aussi rapidement que possible, de mettre en place un mécanisme visant à compenser les coûts supplémentaires et à éviter ainsi une perte élevée de compétitivité.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 quater)*** ***Afin d’éviter une déviation du trafic vers les routes gratuites, qui pourrait avoir de graves conséquences en termes de la sécurité routière et d’utilisation optimale du réseau de transport, les États membres doivent pouvoir instaurer des péages sur toutes les routes qui sont en concurrence directe avec les réseaux transeuropéens.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 quinquies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 quinquies)*** ***Les redevances fondées sur la durée incitent les conducteurs à rouler davantage durant la période de validité de la vignette, ce qui constitue une interprétation erronée du principe du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 sexies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 sexies) Aux fins d’une bonne application de la présente directive, les cadres contractuels régissant les contrats de concession destinés à prélever les redevances routières doivent faciliter, dans le respect de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil, l’adaptabilité desdits contrats à l’évolution du cadre règlementaire de l’Union.*** |
|  |  |

</Amend><Amend>Amendement <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 septies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 septies)*** ***À cet égard, il y a lieu d’examiner la possibilité de compenser les coûts supplémentaires dus au caractère périphérique par des facilités d’accès à des parcs plus efficaces en termes de consommation énergétique et d’octroi prioritaire d’infrastructures exclusives ou technologiques comme les autoroutes électriques. Ces facilités compensatoires peuvent faire partie du futur MIE après 2020.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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 Conseil. | (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***,*** refléter le principe du «pollueur payeur» ***et prévoir une affectation des contributions des utilisateurs.*** ***À cet égard, il est loisible aux États membres d’instaurer des péages sur des routes n’appartenant pas au réseau routier principal.*** 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 Conseil. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 bis) Les États membres doivent être encouragés à tenir compte des facteurs socioéconomiques dans l’application, aux voitures particulières, de leurs modèles de tarification des infrastructures routières.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 ter)*** ***La perception généralisée de redevances pour l’utilisation du réseau routier par des moyens électroniques s’accompagne de la collecte et de l’enregistrement d’une quantité considérable de données à caractère personnel, qui permettent par ailleurs d’établir des profils détaillés de déplacement. Les États membres et la Commission doivent systématiquement tenir compte des principes de limitation de la finalité et de minimisation des données lors de la mise en œuvre de la présente directive. Les solutions techniques utilisées pour recueillir les données liées au prélèvement des droits d’usage devraient donc recourir à l’anonymisation et au cryptage ou prévoir des dispositifs de prépaiement.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 quater) Les taxes sur les véhicules peuvent constituer un obstacle à l’instauration de péages. Aux fins de faciliter l’instauration de péages, les États membres doivent bénéficier d’une plus grande marge pour abaisser rapidement les taxes sur les véhicules et, partant, pour réduire dans les meilleurs délais, les taux minimaux prévus dans la directive 1999/62/CE.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 quinquies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 quinquies) Afin de garantir une application harmonisée de la présente directive et de surveiller son incidence tant sur le bon fonctionnement de l’espace européen de libre circulation que sur l’interopérabilité des systèmes de péages, il convient de confier le contrôle de cette interopérabilité à une agence européenne du transport routier. Cette agence pourrait se voir notamment confier le contrôle de la mise en œuvre des dispositions de la présente directive et pourrait intervenir en cas de distorsion affectant le bon fonctionnement du marché intérieur du transport routier ainsi qu’en cas d’obstacle à la libre circulation des personnes.*** |

</Amend><Amend>Amendement <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 sexies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 sexies) Il est particulièrement important que les États membres mettent en place un système de redevances juste ne pénalisant pas les usagers de voitures particulières qui, du fait qu’ils habitent en zone rurale ou dans des endroits isolés ou difficiles d’accès, sont contraints d’emprunter plus régulièrement les axes routiers soumis à redevance. Au titre de la politique de développement du territoire, les États membres devraient appliquer des abattements sur les redevances appliquées à ce type d’usager;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 6</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (6) Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, il importe de garantir que toute redevance fondée sur la durée ***éventuellement*** appliquée ***par les États membres*** 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***, pour autant qu’elles garantissent l’absence de toute discrimination***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 7</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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’UE 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. | (7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes***, traduisant le principe du pollueur-payeur, devrait*** 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’UE 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (8) À cet effet, il ***devrait être possible*** de ***prévoir l’application d’une redevance pour coûts externes afférente aux réseaux non visés par une redevance d’infrastructure, et*** la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale ***devrait être remplacée*** par des valeurs ***minimales*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 bis) Pour atteindre plus facilement l’objectif du libre blanc sur les transports consistant à progresser vers la pleine application du principe du «pollueur payeur», il convient de veiller, sur les réseaux faisant l’objet d’une redevance d’infrastructure, à appliquer aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinées au transport de marchandises par route une redevance pour coûts externes.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 ter) Afin de garantir une réutilisation appropriée des recettes provenant des redevances pour coûts externes, il convient de réinvestir lesdites recettes dans le secteur des infrastructures de transport pour ainsi favoriser les moyens de transport plus durables dont l’incidence sur l’environnement est moins forte.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 quater) Le manuel sur l’estimation des coûts externes dans le secteur des transports de la direction générale de la Commission chargée des transports et de la mobilité devrait servir de base à la fixation de valeurs minimales pour l’internalisation des coûts externes.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 9</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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 renouvellement des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait ***devenir obsolète*** avant la fin de l’année2020; 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. | (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 renouvellement des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait ***perdre de sa pertinence*** avant la fin de l’année2020; 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 12</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (12) Afin de promouvoir l’utilisation des véhicules les plus propres et ***les*** plus efficients, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d’usage significativement réduits à ces véhicules. | (12) Afin de promouvoir l’utilisation des véhicules les plus propres et ***de véhicules*** plus efficients, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d’usage significativement réduits à ces véhicules. ***Pour faciliter et accélérer l’application de tels modèles, les réductions devraient être appliquées indépendamment de l’entrée en vigueur du règlement (UE) .../... de la Commission portant application du règlement (UE) no 595/2009 en ce qui concerne la certification des émissions de CO2 et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Les véhicules à émissions nulles ne devraient faire l’objet d’aucune redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 12 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(12 bis)*** ***Le transit transalpin a, pour les régions concernées, des répercussions particulièrement lourdes du point de vue de la pollution sonore et atmosphérique ainsi que de l’usure des infrastructures, lesquelles sont encore exacerbées par la concurrence avec les corridors avoisinants au niveau des coûts. Il convient donc de laisser aux régions concernées et aux États membres une importante marge de manœuvre pour ce qui est de la tarification des coûts externes et de la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic, notamment pour éviter des effets de déplacement involontaires et un trafic de contournement entre les corridors.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 13</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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***, proportionnée*** et ***non discriminatoire***, 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. ***De même, il faut trouver des formules équilibrées de compensation qui ne discriminent pas les travailleurs qui vivent dans les banlieues et qui, dans la situation qui est la leur, supportent déjà le coût des droits d’usage et les péages.*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 13 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(13 bis) Afin de permettre la préservation du patrimoine automobile de l’Union, les États membres devraient créer une catégorie spéciale pour les véhicules historiques afin de pouvoir moduler le montant des différentes redevances perçues au titre de la présente directive.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 15 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(15 bis) Au regard des coûts externes importants liés aux accidents, qui s’élèvent à plusieurs dizaines de milliards d’euros par an, les États membres doivent avoir la possibilité, au titre des dispositions concernant le coût social moyen des accidents graves ou mortels au sens de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil1bis, d’internaliser plus largement les coûts exclus des contrats d’assurance. Une quote-part de ces coûts pourrait être couverte par le régime d’assurance social correspondant ou par la société en général, notamment les frais administratifs des services publics, le coût de certains services médicaux, les pertes en capital humain et le coût du préjudice corporel et psychologique.*** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***1bis Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 16</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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***.*** | (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 ***faciliter les majorations en supprimant les restrictions actuelles*** qui les ***circonscriraient*** à ces régions ***si elles étaient affectées à des projets du réseau central du réseau transeuropéen de transport***. Afin d’éviter une double taxation des usagers, les majorations ***devraient être plus strictement limitées*** sur les tronçons routiers faisant l’objet d’une redevance de congestion ***Le niveau maximal devrait également être adapté pour tenir compte des différentes situations.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 17 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(17 bis)*** ***En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, il importe de veiller à ce que la présente directive n’entrave pas la libre circulation des citoyens. Les États membres doivent être autorisés à instaurer des abattements et des réductions lorsque des usagers de la route sont pénalisés de façon disproportionnée par les redevances du fait de contraintes géographiques ou de raisons sociales.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 18</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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 ***et interopérables***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 19</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (19) Les redevances routières ***permettent de*** mobiliser des ressources qui contribuent au financement ***et au financement croisé de projets d’infrastructures de transport de substitution ainsi qu’au financement*** de l’entretien et du développement d’infrastructures ***et de services*** de transport de grande qualité.Il est donc approprié ***que*** les États membres ***utilisent*** les recettes provenant des redevances routières en conséquence et d’exiger qu’ils rendent dûment compte de l’usage de ces recettes***. Les recettes provenant des redevances d’infrastructures et des redevances pour coûts externes doivent donc être réinvesties dans le secteur des transports***. Cela devrait notamment contribuer à recenser les éventuels besoins de financement non couverts et à accroître l’adhésion du public à la tarification routière. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 21</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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’article290 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 2016. 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. | (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’article290 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 ***minimales de*** 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 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 2016. 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 21 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(21 bis)*** ***Deux ans au plus tard après l’entrée en vigueur de la présente directive, la Commission instaure un cadre d’application général, transparent et compréhensible, aux fins de l’internalisation des coûts liés à l’environnement, à la congestion et à la santé, et sur lequel le calcul des redevances d’infrastructures reposera à l’avenir. À cet effet, la Commission doit pouvoir proposer un modèle, accompagné d’une analyse des incidences de l’internalisation des coûts externes sur tous les modes de transport. S’agissant de la proportionnalité, il convient de tenir compte de tous les modes de transport afférents à la tarification des coûts externes.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>39</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 21 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(21 ter)***  ***Dans un souci de transparence, il convient que les États membres publient à l’intention des usagers de la route les résultats obtenus en réinvestissant les redevances d’infrastructures, les redevances pour coûts externes et les redevances de congestion. Ils doivent donc en faire connaître les effets positifs sur la sécurité routière ainsi que sur la réduction de l’incidence environnementale et des encombrements.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>40</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Titre</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules***, fondée sur la distance,*** pour l’utilisation d’infrastructures routières; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>41</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

**<DocAmend2>**Directive 1999/62/CE**</DocAmend2>**

**<Article2>**Article 2 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| a) les infrastructures nouvelles ou l’amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes; | a) les infrastructures nouvelles ou l’amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes ***ou les infrastructures de transport alternatif aux fins du transfert modal***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>42</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

**<DocAmend2>**Directive 1999/62/CE**</DocAmend2>**

**<Article2>**Article 2 – alinéa 1 – point 6**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 6) «péage», ***ne*** 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;*** | 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 ***ou plusieurs des redevances suivantes:*** une redevance ***d’infrastructure*** ou une redevance pour coûts externes***;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>43</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 11</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à l’environnement*** par le rejet de particules et de précurseurs d’ozone tels que l’oxyde d’azote et les composés organiques volatils, lors de l’utilisation d’un véhicule; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>44</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 12</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 12) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à l’environnement*** par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>45</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 15</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 15) «véhicule», un véhicule à moteur, à ***deux*** roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandises; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>46</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 18 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***18 bis) «véhicule léger», un véhicule utilitaire léger, une voiture particulière ou un motocycle;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>47</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 19</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 19) «véhicule utilitaire léger», ***une voiture particulière***, ***un minibus*** ou une camionnette; | 19) «véhicule utilitaire léger», ***un minibus***, ***une camionnette*** ou une camionnette ***destinée au transport de marchandises***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>48</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 20 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***20 bis) «véhicule présentant un intérêt historique», un véhicule présentant un intérêt historique au sens de l’article 3, paragraphe 7, de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil\**** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***\* Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>49</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 22</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 22) «camionnette», un véhicule ***destiné au transport de marchandises*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5tonnes; | 22) «camionnette», un véhicule***, autre qu’une voiture particulière,*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5tonnes; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>50</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 2 – alinéa 1 – point 22 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***22 bis) «camionnette destinée au transport de marchandises», un véhicule d’une masse en charge maximale autorisée comprise entre 2,4 tonnes et 3,5 tonnes et d’une hauteur supérieure à 2 mètres, utilisé pour exercer la profession de transporteur par route au sens du règlement (CE) no 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil\*.*** |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***\* Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>51</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 2 – alinéa 1 – point 22 ter (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***22 ter) «fonctionnement à zéro émission», le fonctionnement d’un véhicule ne générant pas, de manière vérifiable, de gaz à l’échappement sur la totalité du réseau routier couvert;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>52</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2 </Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 23 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***23 bis) «motocycle», un véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout véhicule à trois ou quatre roues des catégories L3e, L4e, L5e, L6e et L7e visées au règlement (UE) no 168/2013;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>53</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

**<DocAmend2>**Directive 1999/62/CE**</DocAmend2>**

**<Article2>**Article 2 – alinéa 1 – point 27**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 27) «contrat de concession»***, un marché public de travaux*** au sens de l’article***1er*** de la directive2014/***24***/UE du Parlement européen et du Conseil\*\*; | 27) «contrat de concession»***: une concession*** au sens de l’article ***5*** de la directive2014/***23***/UE du Parlement européen et du Conseil\*\****\****; |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***\*\*\* Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l’attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>54</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 29</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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). | 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 ***15*** % 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). ***Dans les contrats de concession, les modifications qui remplissent les critères visés à l’article 43, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/23/UE, ne sont pas considérées comme substantielles.*** |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Il convient d'éviter une définition trop restrictive des modifications substantielles afin d'éviter un alourdissement excessif de la charge administrative pour les autorités compétentes. Cet amendement vise à faciliter les modulations des systèmes de péage, notamment afin d'appliquer plus facilement les dispositions de la présente directive, en évitant que toutes les modifications des dispositifs de péage soient notifiées à la Commission. Cet amendement permet également de mieux aligner la définition des modifications substantielles avec la directive 2014/23/UE sur l’attribution de contrats de concession.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>55</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2 (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 29 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***29 bis) «financement croisé», le financement de projets d’infrastructures de transport de substitution efficaces grâce aux recettes des péages et des redevances d’infrastructure perçues pour des infrastructures existantes;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>56</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2 </Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 29 ter (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***29 ter) «États membres», l’ensemble des autorités nationales, et donc du pouvoir central, des différentes autorités dans le cadre d’un État fédéral et des autorités territoriales diverses chargées de faire respecter le droit de l’Union.*** |

**</Amend>**<Amend>Amendement <NumAm>57</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 2 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | b) les coûts des infrastructures ou de l’amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d’infrastructure***, notamment celles imputables aux nouvelles obligations aux impératifs réglementaires,*** visant à réduire les nuisances sonores***, à mettre en place des technologies innovantes*** ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l’infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols. |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>58</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1– alinéa 1 – point 2 bis (new)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 6 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***2 bis) À l’article 6, paragraphe 2, le point b bis) suivant est ajouté:*** |
|  | ***«b bis) véhicules présentant un intérêt historique;»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>59</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 – paragraphe 6**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 6. Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du ***1er 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. | 6. Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du ***[date d’entrée en vigueur de la présente directive]***, les États membres n’introduisent pas de droits d’usage pour les ***poids lourds et les camionnettes destinées au transport de marchandises***. Les droits d’usage introduits avant cette date peuvent être maintenus jusqu’au 31 décembre ***2022 et sont remplacés, à compter du 1er janvier***2023***, par des redevances d’infrastructure sur le réseau routier couvert par la présente directive***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>60</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 – paragraphe 7**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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.*** | 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 légers. Les droits d’usage introduits avant cette date ***peuvent être maintenus jusqu’au*** 31 décembre ***2025.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>61</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 – paragraphe 9**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d’usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s’appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds. | 9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d’usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s’appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds ***ainsi qu’aux camionnettes destinées au transport de marchandises***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>62</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 – paragraphe 10</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 10. Les péages et droits d’usage pour les véhicules utilitaires lourds ***et les camionnettes destinées au transport de marchandises,*** d’une part***,*** et pour les véhicules utilitaires légers ***autres que les camionnettes destinées au transport de marchandises,*** d’autre part***,*** peuvent***, jusqu’au 31 décembre 2022,*** être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>63</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 4</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 bis – paragraphe 3 – alinéa 1**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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: ***un jour, une semaine,*** dix jours, un mois ou deux mois ou les deux, et un an. Le taux bimestriel ne doit pas dépasser 30 % du taux annuel ***et*** le taux mensuel ne doit pas dépasser 18 % du taux annuel***; par ailleurs***, le taux de la décade***, le taux hebdomadaire et le taux journalier*** ne ***doivent*** pas dépasser 8 % du taux annuel. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>64</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 4</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 bis – paragraphe 4**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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 1er janvier 2024 au plus tard.»; | 4. Pour ce qui est des minibus***, des camionnettes*** et des camionnettes ***destinées au transport de marchandises***, 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***, les camionnettes*** et les camionnettes ***destinées au transport de marchandises*** que pour les voitures particulières à partir du 1er janvier 2024 au plus tard.»; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>65</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 4</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 bis – paragraphe 4 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 bis. La proportionnalité des droits d’usage peut tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l’Union européenne.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>66</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 ter – paragraphe 2 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 bis) À l’article 7 ter, le paragraphe 2 bis suivant est ajouté:*** |
|  | ***«2 bis. Les tronçons autoroutiers faisant l’objet d’une redevance d’infrastructure disposent des infrastructures nécessaires pour garantir la sécurité routière de l’ensemble des usagers et peuvent disposer d’aires de stationnement sûres par tous les temps, conformément au règlement (UE) .../… du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et au règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (2017/0122(COD)).»*** |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

les réseaux autoroutiers faisant l’objet d’une redevance d’infrastructure devraient permettre aux transporteurs routiers de satisfaire pleinement les obligations fixées dans le règlement en ce qui concerne les temps de repos, les durées de conduite tout en assurant, à l’ensemble des usagers, un niveau de sécurité routière élevé.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>67</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 quater – paragraphe 1**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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. |
|  | ***Les redevances pour coûts externes peuvent être introduites ou maintenues sur les tronçons du réseau routier non soumis à des redevances d’infrastructure.*** |
| 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. | ***La redevance*** pour ***coûts externes liée à*** la ***pollution atmosphérique ou à la pollution sonore due au trafic,*** varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l’annexe III bis et ***respecte au moins*** les valeurs ***minimales*** fixées à l’annexe III ter. |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>68</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 quater – paragraphe 5**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 5. À partir du 1er 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.***»***;*** | 5. À partir du 1er janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts externes ***liés*** à ***la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux*** véhicules utilitaires lourds ***et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur*** toutes les ***parties du réseau visées à l’article 7, paragraphe 1, qui sont soumises à une redevance d’infrastructure***.»; |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>69</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 5</Article>

<DocAmend**2**>Directive 1999/62/CE</DocAmend**2**>

**<Article2>**Article 7 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***5 bis. À compter du 1er janvier 2026, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier visé à l’article 7, paragraphe 1, s’applique de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>70</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 quater – paragraphe 5 ter (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***5 ter. Les États membres peuvent appliquer des dérogations permettant d’adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.*** |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>71</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 6 </Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quinquies bis – paragraphe 1 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***1 bis. Les redevances de congestion peuvent être introduites ou maintenues indépendamment des redevances d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>72</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 6</Article>

**<DocAmend2>**Directive 1999/62/CE**</DocAmend2>**

**<Article2>**Article 7 quinquies bis – paragraphe 3**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 3. Une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s’applique d’une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément aux coefficients d’équivalence types fixés à l’annexe V. ***Cependant, les États membres peuvent décider d’exonérer les autobus et les autocars pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>73</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 6</Article>

**<DocAmend2>**Directive 1999/62/CE**</DocAmend2>**

**<Article2>**Article 7 quinquies bis – paragraphe 4**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 4. La redevance de congestion ***n’est pas inférieure*** aux niveaux fixés à l’annexe VI pour un type de route donné. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>74</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 6</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 quinquies bis – paragraphe 5**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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.»; | 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 ***chaque année***, 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.»; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>75</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 septies – paragraphe 1 – point a</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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) nº 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; | a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d’infrastructures de transport ***ou de services de transport*** qui sont ***situés*** dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>76</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 septies – paragraphe 1 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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*** %; | 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 ***dans*** les ***régions montagneuses, où les coûts d’infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants***, auquel cas la majoration ne peut excéder***50*** %; |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Cet amendement vise à simplifier l’introduction de majorations par la fixation d’une majoration unique de 25 %, quelle que soit l’affectation des recettes.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>77</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 septies – paragraphe 1 – point d**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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 pointa) sont soumises àla Commission préalablement à ***l’application*** de la majoration; | d) une description de ***l’endroit*** exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer ***les infrastructures*** de ***transport ou les services de transport*** visés au pointa) sont soumises àla Commission préalablement à***l’application*** de la majoration; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>78</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 septies – paragraphe 1 bis</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| ***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.*** | ***supprimé*** |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Cet amendement vise à simplifier le cadre réglementaire régissant l’introduction de dispositifs de majoration pour les péages existants.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>79</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 septies – paragraphe 3**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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. ***Lorsqu’elle s’applique aux systèmes de péage visés à l’article 7 sexies, paragraphe 3, la majoration n’est pas considérée comme une modification substantielle aux fins de la présente directive.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>80</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 septies – paragraphe 4**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| ***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 1er janvier 2015, V à compter du 1er 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) no 1316/2013.*** | ***supprimé*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>81</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 septies – paragraphe 1 – point d**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 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 ***ou le nombre d’heures durant lesquelles le taux de congestion dépasse 100 % des capacités***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>82</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 octies – paragraphe 3**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 3. Lorsque, lors d’un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, ***n’effectue pas de paiements au moyen des services de télépéage ou ne détient pas d’abonnement valide ou que son véhicule*** n’est pas ***doté d’un équipement embarqué approuvé par l’exploitant*** du ***péage*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>83</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 1**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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***, en tenant compte des technologies de réduction des émissions***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>84</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 2**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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.*** | 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>85</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Article 7 octies – paragraphe 4 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 bis. À compter du … [date d’entrée en vigueur de la présente directive], les véhicules à émissions nulles bénéficient d’une réduction des redevances d’infrastructure de 50 % par rapport au taux le plus bas. . Le fonctionnement sans émissions bénéficie de la même réduction pour autant qu’il puisse être prouvé.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>86</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies – paragraphe 4 ter (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***La Commission élabore un rapport d’évaluation qui estime la part de marché des véhicules à émissions nulles et dotés d’un mode de fonctionnement à zéro émission d’ici ... [JO: insérer la date correspondant à cinq ans après l’entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l’article 9 sexies, le cas échéant, pour recalculer l’abattement applicable aux véhicules à émissions nulles par rapport au taux le plus bas de la redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>87</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 1. Pour ce qui est des véhicules 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>88</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 2 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement | |
|  | ***2 bis. Les États membres peuvent prendre en compte l’amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des carburants alternatifs. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l’exploitant d’un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d’une variation du montant des péages qui récompense les performances environnementales améliorées du véhicule après conversion.*** | |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>89</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 3</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 3. Lorsque, lors d’un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n’est pas ***titulaire d’un abonnement ou de tout autre dispositif agréé par l’opérateur ou 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. ***La fourniture ultérieure des documents pertinents attestant les niveaux d’émission du véhicule donne lieu au remboursement de toute différence entre les péages ou les droits appliqués et le péage ou le droit appropriés pour le véhicule concerné.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>90</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 3 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***3 bis. Les États membres peuvent adopter des mesures exceptionnelles aux fins de la taxation des véhicules présentant un intérêt historique.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>91</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 4</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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 ***et de tenir compte du rôle des composants permettant d’améliorer la sécurité routière comme la décarbonation des transports***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>92</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 9 – point a bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 nonies – paragraphe 1 – point a – tiret 3 (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a bis)*** ***À l’article 7 nonies, paragraphe 1, point a), le tiret suivant est ajouté:*** |
|  | ***«– des informations claires sur l’interopérabilité de l’équipement embarqué à bord des véhicules pour acquitter les droits d’usage et les péages. Ces informations exposent les raisons pour lesquelles d’autres équipements embarqués utilisés dans d’autres États membres ne peuvent être utilisés par les usagers pour ce dispositif de péage».*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>93</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 9 – point a bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 nonies – paragraphe 1 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a bis) le paragraphe suivant est inséré:*** |
|  | ***«1 bis. Le cadre contractuel qui régit les relations entre les concédant et les concessionnaires vise à permettre l’adaptabilité des contrats de concession à l’évolution du cadre règlementaire européen ou national en lien avec les obligations prévues aux articles 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies et 7 octies bis de la présente directive.»*** |

<TitreJust> </TitreJust>

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>94</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point -a (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 2 – phrase introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a) au paragraphe 2, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:*** |
| 2. ***Les*** États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d’infrastructure, à condition que: | ***«2.*** ***Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds et des camionnettes destinés au transport de marchandises, les*** États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d’infrastructure, à condition que:***»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>95</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 2 – point c</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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***.*** | c) ces abattements ou réductions n’excèdent pas ***20*** % de la redevance d’infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l’abattement ou de la réduction ***et ceux utilisés pour le transport local ou habituel, ou les deux;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>96</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – point a bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 2 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a bis) Le paragraphe suivant est inséré après le paragraphe 2:*** |
|  | ***«2 bis. Pour ce qui est des véhicules légers, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules dans des zones d’habitat dispersé et dans les banlieues, les États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d’infrastructure, à condition que:»*** |
|  | ***a) la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n’entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d’une augmentation du péage;*** |
|  | ***b) ces abattements et réductions contribuent*** |
|  | ***i) à la cohésion sociale; and/or*** |
|  | ***ii) à assurer la mobilité des régions périphériques ou éloignées, ou des deux;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>97</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a ter (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 2 ter (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a ter) Le paragraphe suivant est inséré après le paragraphe 2:*** |
|  | ***«2 ter. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent introduire une exonération forfaitaire kilométrique sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l’intérêt économique des régions périphériques, à condition que la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n’entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d’une augmentation du péage;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>98</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 3</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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) nº 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.; | 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) nº 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 rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>99</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point b bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 3 bis (nouveau) </Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***b bis) Le paragraphe suivant est inséré après le paragraphe 3:*** |
|  | ***«3 bis. Dans les zones montagneuses et les régions périphériques, les États membres ou les autorités compétentes peuvent faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques, à condition que:*** |
|  | ***a) la variation en fonction de la distance parcourue tienne compte des différentes caractéristiques du transport à courte distance et du transport à longue distance, en particulier des solutions disponibles en matière de transfert modal vers d’autres modes de transport;*** |
|  | ***b) la variation s’applique de manière non discriminatoire;*** |
|  | ***c) l’équipement technique permette la détection des points d’entrée et de sortie du véhicule à travers les frontières nationales.»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>100</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point a</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 undecies – paragraphe 1 – phrase 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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, ***aux frontières ou*** dans ***n’importe quel point*** de vente***, avec la possibilité d’obtenir un reçu***, à l’aide des moyens de paiement***, y compris électroniques***, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>101</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 undecies – paragraphe 3</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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’usager de la route, si possible par voie électronique. | 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’usager de la route, ***à sa demande,*** si possible par voie électronique. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>102</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 12</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 duodecies – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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***.*** | 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***, pour autant qu’elle ne donne lieu à aucune distorsion ou à aucun préjudice pour les entreprises de transport locale ou habituel, ou les deux;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>103</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 13 bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 8 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***13 bis) L’article 8 suivant est inséré:*** |
|  | ***«Article 8 bis*** |
|  | ***Suivi et rapports*** |
|  | ***1. Chaque État membre désigne une autorité indépendante de supervision des redevances d’infrastructure chargée de veiller au respect de la présente directive.*** |
|  | ***2. L’autorité de supervision assure un contrôle économique et financier des contrats de concessions afin de s’assurer, en particulier, du respect des dispositions de l’article 7 ter;*** |
|  | ***3. Les États membres informent la Commission de la désignation de l’autorité de supervision.*** |

<TitreJust> </TitreJust>

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>104</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – partie introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a) la partie introductive de l’article 9, paragraphe 2, est remplacée par le texte suivant:*** |
| 2. ***Les États membres déterminent l’usage qui est fait des recettes produites par la présente directive.*** ***Afin*** de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu’à*** l’optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être*** utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin: | “2. ***Afin*** de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***sont utilisées pour l’entretien et la maintenance du réseau routier, et*** l’optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***sont*** utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin: |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>105</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a bis) Au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:*** |
| ***b***) ***de*** réduire ***à la source la pollution*** due au transport routier; | ***«b)*** ***de*** réduire ***la pollution atmosphérique et sonore*** due au transport routier; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>106</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a ter (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***-a ter) au paragraphe 2, le point suivant est inséré:*** |
|  | ***«b bis) de financer des modes de transport collectifs et durables;»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>107</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a quater (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point e</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a quater) au paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:*** |
| ***e***) de développer des infrastructures ***alternatives*** pour les usagers des transports et***/ou*** d’étendre les capacités actuelles; | ***«e***) de développer des infrastructures ***pour carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE et des services de remplacement*** pour les usagers des transports***,*** et d’étendre les capacités actuelles;***»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>108</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a quinquies (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point f</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a quinquies) au paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:*** |
| ***f***) de ***soutenir*** le réseau transeuropéen de transport; | ***«f***) de ***financer*** le réseau transeuropéen de transport ***et de supprimer les goulets d’étranglement***;***»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>109</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a sexies (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point h</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***-a sexies) au paragraphe 2, le point h) est remplacé par le texte suivant:*** |
| h) d’améliorer la sécurité routière; and | «h) d’améliorer la sécurité routière et la sécurité de l’infrastructure routière; et» |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>110</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point -a septies (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – point i</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***-a septies) au paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:*** |
| i) de mettre à disposition des places de parking sûres. | «i) de mettre à disposition des places de parking sûres et sécurisées;» |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>111</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 3 – partie introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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***: | 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, ***par exemple***: |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>112</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 3 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| b) en supprimant les goulets d’étranglement sur le réseau transeuropéen de transport; | b) en supprimant les goulets d’étranglement ***et les chaînons manquants sur leurs réseaux, lorsqu’une redevance s’applique, et*** sur le réseau transeuropéen de transport; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>113</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 3 – point c</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| c) en développant des infrastructures alternatives pour les usagers des transports***.*** | c) en développant des infrastructures alternatives ***et des nœuds multimodaux*** pour les usagers des transports***;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>114</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 14 – point b bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***b bis) Un nouveau paragraphe est inséré:*** |
|  | ***«3 bis. Les recettes provenant des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes sont utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel les redevances sont appliquées.»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>115</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>**Article 1 – alinéa 1 – point 15**</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 sexies – paragraphe 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 2. Le pouvoir d’adopter des actes délégués visé à l’article 7 octies, paragraphe 4, à l’article 7 octies bis, paragraphe4, et à l’article9 quinquies est conféré à la Commission pour une durée ***indéterminée*** à compter du [date d’entrée en vigueur de la présente directive]. | 2. Le pouvoir d’adopter des actes délégués visé à l’article 7 octies, paragraphe 4, à l’article 7 octies bis, paragraphe4, et à l’article9 quinquies***,*** est conféré à la Commission pour une durée ***de cinq ans*** à compter du ***…*** [date d’entrée en vigueur de la présente directive]. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d’une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s’oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>116</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 18</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 11 – paragraphe -1 (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***-1. Les États membres indiquent, de la façon la plus claire et la plus transparente, comment sont utilisées les recettes générées par les redevances des usagers de la route.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>117</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 18</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 11 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***e bis)*** ***les recettes totales réalisées grâce aux majorations et les tronçons routiers concernés.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>118</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 18</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 11 – paragraphe 3 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***3 bis. Les États membres publient les résultats découlant du réinvestissement des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes, tout comme, en particulier, les retombées positives sur la sécurité routière, l’incidence environnementale et la congestion du trafic routier.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>119</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – alinéa 1 – point 18</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 11 – paragraphe 5 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***5 bis. Dans un délai de cinq ans à compter de l’entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente un rapport sur l’évolution de la part de marché des véhicules à émissions nulles et révise en conséquence la réduction appliquée à ces véhicules, le cas échéant.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>120</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 1</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III – point 2.1 – tiret 6</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| — La part des coûts imputable ***aux poids lourds*** est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que ***représenteront les poids lourds*** empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules kilomètres parcourus par les véhicules de transport de marchandises peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 (\*). | — La part des coûts imputable ***à chaque type de véhicule*** est déterminée de manière objective et transparente***,*** en tenant compte de la part du trafic que ***représentera chaque type de véhicule*** empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules kilomètres parcourus par les véhicules de transport de marchandises peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 (\*). |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Dans le cadre de l’élargissement de l’application de la tarification routière, il est indispensable de faire porter la règle de répartition sur toutes les catégories de véhicules concernées.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>121</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III – point 2.2 – tiret 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| ***— De*** tels coûts sont répartis entre les ***poids*** lourds et les ***autres*** véhicules sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4. | — ***De*** tels coûts sont répartis entre les ***véhicules utilitaires*** lourds et les véhicules ***légers*** sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>122</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe VIII – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III bis – point 1 – alinéa 2**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| ***Lorsqu’un État membre envisage de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier composé de sa part du réseau transeuropéen et de ses autoroutes, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d’établir que:*** | ***supprimé*** |
| ***– l’utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l’environnement plus importants que ceux générés en moyenne, évalués d’après les rapports sur la qualité de l’air, les inventaires nationaux des émissions, les volumes de trafic et, pour ce qui est du bruit, conformément à la directive 2002/49/CE, ou*** |  |
| ***– la perception d’une redevance pour coûts externes sur d’autres parties dudit réseau routier pourrait avoir des incidences négatives sur l’environnement ou la sécurité routière, ou que la perception et le recouvrement d’une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.*** |  |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>123</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III bis – point 2**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés | 2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés |
| ***Lorsqu’un État membre envisage d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence figurant à l’annexe III ter, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. Ils indiquent également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés «axes suburbains (autoroutes comprises)»] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)»].*** |  |
| ***Le cas échéant, ils notifient également à la Commission les heures exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d’une augmentation des nuisances sonores.*** |  |
| La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d’exposition des routes et de leurs abords à la pollution, tels que la densité de la population, la moyenne annuelle de la pollution atmosphérique (en particulier pour les PM10 et le NO2) ainsi que le nombre de jours (pour les PM10) et d’heures (NO2) de dépassement des valeurs limites établies en vertu de la directive 2008/50/CE. Les critères retenus sont indiqués dans la notification. | La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d’exposition des routes et de leurs abords à la pollution, tels que la densité de la population, la moyenne annuelle de la pollution atmosphérique (en particulier pour les PM10 et le NO2) ainsi que le nombre de jours (pour les PM10) et d’heures (NO2) de dépassement des valeurs limites établies en vertu de la directive 2008/50/CE. Les critères retenus sont indiqués dans la notification. |

**</Amend>**<Amend>Amendement <NumAm>124</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III bis – tableau 3 (nouveau)**</Article2>**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | |
| Texte proposé par la Commission | | | | |
|  | | | | |
| Amendement | | | | |
| ***Tableau 3: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les voitures particulières (cents/véhicule-kilomètre)*** | | | | |
| ***Véhicule*** | ***Moteur*** | ***Classification EURO*** | ***Périurbain*** | ***Interurbain*** |
| ***Voiture diesel*** | ***< 1,4 l*** | ***Euro 2*** | ***1,9*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***1,6*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***1,3*** | ***0,7*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0,3*** |
|  | ***1,4-2,0l*** | ***Euro 0*** | ***3,6*** | ***1,0*** |
|  |  | ***Euro 1*** | ***1,9*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 2*** | ***1,8*** | ***0,8*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***1,7*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***1,4*** | ***0,7*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0,3*** |
|  | ***> 2,0l*** | ***Euro 0*** | ***3,9*** | ***1,3*** |
|  |  | ***Euro 1*** | ***1,9*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 2*** | ***1,8*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***1,7*** | ***0,9*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***1,4*** | ***0,7*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0,3*** |
| ***Voiture essence*** | ***< 1,4 l*** | ***Euro 0*** | ***3,7*** | ***2,4*** |
|  |  | ***Euro 1*** | ***1,0*** | ***0,4*** |
|  |  | ***Euro 2*** | ***0,7*** | ***0,3*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  | ***1,4-2,0l*** | ***Euro 0*** | ***3,9*** | ***3,0*** |
|  |  | ***Euro 1*** | ***1,1*** | ***0,4*** |
|  |  | ***Euro 2*** | ***0,7*** | ***0,3*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
|  | ***> 2,0l*** | ***Euro 0*** | ***4,0*** | ***3,0*** |
|  |  | ***Euro 1*** | ***1,0*** | ***0,4*** |
|  |  | ***Euro 2*** | ***0,5*** | ***0,3*** |
|  |  | ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 5*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 6*** | ***0,4*** | ***0,2*** |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>125</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III bis – tableau 4 (nouveau)**</Article2>**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | | | |
| Texte proposé par la Commission | | | |
|  | | | |
| Amendement | | | |
| ***Tableau 4: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les véhicules utilitaires légers (cents/véhicule-kilomètre)*** | | | |
| ***Véhicule*** | ***Classification EURO*** | ***Périurbain*** | ***Interurbain*** |
| ***VUL essence*** | ***Euro 1*** | ***2,4*** | ***0,7*** |
|  | ***Euro 2*** | ***1,9*** | ***0,4*** |
|  | ***Euro 3*** | ***1,8*** | ***0,4*** |
|  | ***Euro 4*** | ***1,7*** | ***0,3*** |
|  | ***Euro 5*** | ***1,6*** | ***0,3*** |
|  | ***Euro 6*** | ***1,6*** | ***0,3*** |
| ***VUL diesel*** | ***Euro 1*** | ***4,0*** | ***1,7*** |
|  | ***Euro 2*** | ***4,1*** | ***1,7*** |
|  | ***Euro 3*** | ***3,5*** | ***1,3*** |
|  | ***Euro 4*** | ***3,0*** | ***1,1*** |
|  | ***Euro 5*** | ***2,2*** | ***0,8*** |
|  | ***Euro 6*** | ***1,9*** | ***0,5*** |

**</Amend>**

<Amend>Amendement <NumAm>126</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III ter – titre**</Article2>**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| VALEURS ***DE RÉFÉRENCE*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES | VALEURS ***MINIMALES*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES |
| La présente annexe fixe les valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. | La présente annexe fixe les valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>127</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – tableau 1 – titre</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Tableau 1: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds | Tableau 1: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>128</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – tableau 2 – titre</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Tableau 2: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars | Tableau 2: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>129</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – alinéa 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Les valeurs des tableaux 1 et2 peuvent être multipliées par ***2*** au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l’altitude ou les inversions de température le justifient. | Les valeurs des tableaux 1 et2 peuvent être multipliées par ***un facteur de référence de 4*** au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l’altitude ou les inversions de température le justifient. ***S’il peut être scientifiquement prouvé qu’il est plus élevé, ce facteur de référence peut être augmenté sur la base d’une justification détaillée;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>130</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 1 – sous-point e bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe IV – alinéa 4</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***e bis) À l’annexe IV, l’alinéa suivant est ajouté:*** |
|  | ***Pour tous les véhicules à moteur utilisant des carburants alternatifs, le poids maximal autorisé est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant alternatif utilisée dans la limite d’une tonne.*** |

<TitreJust> </TitreJust>

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>131</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe I – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe V – point 1 – sous-point c) – tableau 2 – colonne 2 – ligne 4</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Autobus et autocars | Autobus et autocars |
| ***2,5*** | ***1,5*** |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

EXPOSÉ DES MOTIFS

***1. Situation actuelle***

La directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures visait essentiellement à éliminer les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport afin d’assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et l’application effective du principe de libre circulation des marchandises.

La révision de la directive 1999/68/CE en 2011 a permis de prendre en compte les effets externes négatifs en ce qui concerne la variation des redevances et la possibilité d’introduire des redevances pour coûts externes. Pour autant, la directive de 2011 n’a apporté que des progrès partiels dans la voie de la réalisation de l’objectif du livre blanc sur les transports, à savoir appliquer pleinement les principes du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur sur le réseau routier transeuropéen. Aujourd’hui, seuls 25 % environ de l’ensemble du réseau routier transeuropéen sont couverts par des redevances fondées sur la distance pour les véhicules utilitaires lourds.

***2. Propositions de la Commission***

 Inclusion de l’ensemble des véhicules utilitaires lourds dans le champ d’application: à partir de 2020, les systèmes de péage existants et nouveaux qui s’appliquent aux véhicules utilitaires lourds s’appliqueraient également aux autobus et aux autocars. Par ailleurs, il ne serait plus possible d’exonérer de péage les véhicules de moins de 12 tonnes. Cette mesure vise à limiter les distorsions de concurrence entre les poids lourds et à ne pas faire peser les charges que représentent les redevances uniquement sur les véhicules utilitaires lourds de plus de 12 tonnes.

 proposition visant à étendre certaines dispositions de la directive aux véhicules légers, notamment en matière de variation des redevances d’infrastructure.

 Interdiction des vignettes pour les véhicules utilitaires lourds à partir de 2024 et pour les véhicules légers à partir de 2028, en vue d’une application plus efficace du principe de l’utilisateur-payeur.

 Possibilité d’introduire des redevances pour congestion.

 modulation des redevances d’infrastructure en fonction des émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds à partir de 2021 et en fonction des émissions de CO2 et des normes Euro pour les véhicules légers.

 Réduction de 75 % des redevances d’infrastructure pour les véhicules à émissions nulles.

 Obligation d’introduire des redevances pour coûts externes sur certains axes routiers où les véhicules utilitaires lourds occasionnent des dommages environnementaux supérieurs à la moyenne.

 L’objectif de la Commission est en outre de renforcer la transparence des systèmes de péage et le suivi de l’utilisation des recettes.

***3. Propositions de votre rapporteure***

La proposition de la Commission contient diverses mesures allant dans le sens de la réalisation de l’objectif du livre blanc sur les transports, à savoir progresser dans la voie de la pleine application des principes du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur. À ce titre, votre rapporteure est d’avis qu’il appartient au Parlement européen de conserver le niveau d’ambition de la proposition de la Commission.

Votre rapporteure estime en outre, qu’il convient d’améliorer et de renforcer plusieurs points clés de cette proposition. Dans cette perspective, le rapport présente un ensemble d’amendements sur des éléments essentiels du texte qui s’articulent autour de cinq grands enjeux:

a) élimination des discriminations entre les différents usagers de la route et application des principes du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur à tous les véhicules:

 pour répondre à cet objectif, votre rapporteure propose d’appliquer, après la fin des systèmes des vignettes, des péages sans discrimination des véhicules de sorte que l’ensemble des usagers de la route paient les redevances d’infrastructure et les redevances pour coûts externes;

 pour clarifier la proposition de la Commission en ce qui concerne les coûts externes, il y a lieu d’introduire une redevance pour coûts externes sur les réseaux couverts par la redevance d’infrastructure;

 l’application des principes du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur à l’intégralité des véhicules contribuera à l’élimination des discriminations entre les usagers de la route;

b) élimination des distorsions de concurrence dans le transport routier et entre modes de transport:

 pour répondre à cet objectif, votre rapporteure propose de ne pas uniquement interdire les vignettes mais de les remplacer par des systèmes fondés sur la distance. l’objectif étant de garantir que les réseaux routiers du RTE-T, auparavant couverts par une vignette, soient effectivement couverts par une redevance dans le but d’éviter notamment toute distorsion de concurrence avec d’autres modes de transport;

 pour éliminer les distorsions de concurrence, il est proposé d’aligner les dispositions applicables aux camionnettes de transport de marchandises sur celles applicables aux véhicules utilitaires lourds;

c) lutte contre la dégradation continue des réseaux routiers en Europe:

 on note une baisse des dépenses publiques consacrées à l’entretien des routes dans l’Union de l’ordre de 30 % entre 2006 et 2013. Il s’agit là d’un enjeu de sécurité routière. Pour répondre à ce défi, votre rapporteure propose de consacrer les recettes générées par les redevances d’infrastructure à l’entretien et à l’amélioration des infrastructures routières, ainsi qu’à l’amélioration du système de transport;

d) l’accélération de la transition vers une véritable mobilité:

 votre rapporteure propose que les recettes générées par les redevances pour coûts externes servent au financement de la transition vers une mobilité à faible taux d’émissions;

 elle propose également de faciliter l’application des systèmes de majorations pour financer des projets du réseau transeuropéen de transport;

e) l’acceptabilité et la transparence des systèmes de péage:

 votre rapporteure considère que l’affectation des recettes dégagées pourrait contribuer à l’acceptabilité des systèmes de péage. Par conséquent, votre rapporteure propose que les recettes générées par les redevances soient utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel elles s’appliquent;

 en raison des spécificités de certains territoires, votre rapporteure propose d’introduire l’application éventuelle d’une exonération forfaitaire kilométrique sur certains tronçons routiers pour une meilleure la prise en compte de la situation des régions périphériques;

 pour garantir l’intégration sociale et la cohésion territoriale, votre rapporteure préconise d’augmenter les niveaux abattements prévus pour les usagers fréquents, en particulier en périphérie des grandes agglomérations;

 votre rapporteure considère que les réseaux routiers couverts par une redevance d’infrastructure doivent offrir un niveau de sécurité routière élevé et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des aires de stationnement sûres et sécurisées, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite;

 pour garantir la transparence des systèmes de péage, notamment en matière de calcul des tarifs des redevances et d’allocation des recettes, votre rapporteure propose d’établir dans chaque État membre une autorité indépendante de supervision des systèmes de péage et de garantir à tous les usagers de la route un niveau d’information élevé sur l’utilisation des recettes;

 votre rapporteure a modifié la proposition de la Commission sur la redevance de congestion afin de ne pas pénaliser outre mesure les bus et, en particulier, les transports collectifs.

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES  
AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR

<FootprintIntro>La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du rapport, préalablement à son adoption en commission:</FootprintIntro>

|  |
| --- |
| **ENTITÉ OU PERSONNE** |
| AEGPL EUROPE |
| ALBERTIS |
| ALBERTO MAZZO RAPPORTEUR DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN |
| ASFINAG- BUREAU DE LIAISON DE BRUXELLES |
| ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE |
| BORNE ÉLISABETH MINISTRE DES TRANSPORTS DE FRANCE |
| CLECAT |
| COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ |
| COMITÉ POUR LA TRANSALPINE |
| CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM) |
| CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES |
| CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER) |
| DEUTSCHE BAHN |
| EL KHADRAOUI SAÏD - CENTRE EUROPÉEN DE STRATÉGIE POLITIQUE |
| PLATEFORME E-MOBILITY |
| EURELECTRIC |
| ASSOCIATION EUROPÉENNE DES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES À PÉAGE (ASECAP) |
| ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D’AUTOMOBILES – ACEA |
| EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA) |
| ASSOCIATION EUROPÉENNE DES OPÉRATEURS DE FRET FERROVIAIRE |
| CONSEIL DES CHARGEURS EUROPÉENS (ESC) |
| FÉDÉRATION ROUTIÈRE DE L’UNION EUROPÉENNE (ERF) |
| FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA) |
| FERROVIE DELLO STATO ITALIANE |
| HISTORIC VEHICLE GROUP |
| IMONITRAF |
| UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU) |
| LAHELLEC GERARD, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION BRETAGNE EN CHARGE DES TRANSPORTS |
| MICHELIN |
| MISSION DE LA NORVÈGE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE |
| MOSKOVSKI IVAYLO, MINISTRE BULGARE DES TRANSPORTS |
| PICHEREAU DAMIEN - DÉPUTÉ À L'ASSEMBLÉE NATIONALE |
| ÖBB-HOLDING AG (CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX AUTRICHIENS) |
| SHV ENERGY |
| SIEMENS |
| SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) |
| TDIE |
| TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT |
| VAN ESSEN HUIB CE DEFLT |
| VINCI CONCESSION |
| ŽAGAR IVAN RAPPORTEUR COMITÉ DES RÉGIONS |

<Date>{28/03/2018}28.3.2018</Date>

AVIS <CommissionResp>de la commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire</CommissionResp>

<CommissionInt>à l’intention de la commission des transports et du tourisme</CommissionInt>

<Titre>sur la 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</Titre>

<DocRef>(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))</DocRef>

Rapporteur pour avis (\*): <Depute>Seb Dance</Depute>

(\*) Commission associée ‒ article 54 du règlement intérieur

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La directive 1999/62/CE fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l’utilisation de certains axes routiers. Elle n’oblige pas les États membres à imposer des redevances d’infrastructure, mais fixe les exigences minimales applicables à la perception d’une telle redevance.

Selon l’Agence européenne pour l’environnement (AEE), le transport routier est la première source d’émission de gaz à effet de serre (GES) dans l’Union. Les transports sont responsables de 23 % des émissions totales de CO2 dans l’Union dont 72 % sont dues au transport routier. La majorité de ces émissions (plus de 60 %) sont produites par les voitures particulières mais la proportion de celles produites par les poids lourds est en augmentation. Si la tendance actuelle se poursuit, la réduction des émissions du secteur des transports routiers ne suffira pas pour réaliser les objectifs climatiques fixés pour 2030 et 2050.

Les émissions de polluants atmosphériques générées par les transports routiers coûtent très cher à la société. D’après l’AEE, la pollution atmosphérique serait à l’origine de quelque 500 000 décès prématurés chaque année dans l’Union, les émissions issues du transport routier étant les principales responsables.

Compte tenu de la demande croissante de transport, la congestion est un problème de plus en plus important, qui entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux considérables, dus notamment aux retards, aux déchets de combustibles et aux émissions supplémentaires de CO2 et de polluants, qui représentent au total 1 à 2 % du PIB de l’Union. Bien que la directive actuelle permette de fixer une redevance pour les coûts externes dans le secteur des transports routiers, cette disposition n’a pratiquement jamais été utilisée.

Dans son livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission a fixé 2020 comme date limite pour «parvenir à l’internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d’usure)». Si les tendances actuelles se confirment, l’Union est très loin d’avoir atteint cet objectif.

De manière générale, le rapporteur accueille favorablement l’objectif poursuivi par la proposition de la Commission qui est de promouvoir la durabilité financière et environnementale du transport routier par une application plus large des principes d’utilisateur-payeur et de pollueur-payeur. Mon avis vise à garantir qu’une tarification routière efficace et équitable puisse contribuer aux efforts de l’Union pour réduire les émissions de CO2 et de polluants par une application plus efficace du principe du pollueur-payeur et l’accélération de la transition vers une mobilité propre et sans émissions.

**Champ d’application**

La directive actuelle ne concerne que les poids lourds, mais la Commission propose d’étendre le cadre juridique applicable à l’ensemble des véhicules utilitaires lourds (autobus et autocars) et des véhicules utilitaires légers (voitures particulières et camionnettes). Le rapporteur est favorable à cette extension du champ d’application. Les redevances routières imposées aux autobus, autocars, voitures et camionnettes sont insuffisantes au regard de l’activité de transport que ces véhicules représentent alors même qu’ils sont en grande partie responsables de l’usure de l’infrastructure (et d’autres coûts externes).

Afin de favoriser l’introduction d’une tarification équitable et efficace, le rapporteur propose de distinguer les véhicules particuliers des camionnettes destinées au transport de marchandises, de sorte que les péages pour les véhicules utilitaires lourds à partir de 3,5 tonnes s’appliquent également aux grandes camionnettes utilisées pour le transport. L’utilisation des camionnettes est de plus en plus courante pour le transport de marchandises et permet de contourner les règles applicables aux véhicules utilitaires lourds.

**Redevances d’infrastructure: tarification fondée sur la distance ou sur la durée**

Le rapporteur se félicite de la proposition visant à supprimer progressivement la tarification fondée sur la durée (vignette) car elle ne reflète pas l’utilisation réelle et incite les conducteurs à conduire davantage pendant la période concernée. La tarification fondée sur la distance en revanche est proportionnelle à l’utilisation qui est faite de la route et constitue une meilleure application du principe du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur.

Le rapporteur propose d’avancer les dates de suppression progressive de la vignette pour les véhicules utilitaires lourds, y compris les camionnettes de transport de marchandises, et pour les véhicules utilitaires légers, dans la mesure où cela permettra d’accélérer l’internalisation des coûts externes du transport routier et de renforcer l’application du principe du pollueur-payeur.

**Coûts externes**

Le transport routier est à l’origine d’importants coûts externes liés au changement climatique et à la pollution atmosphérique et sonore. À l’heure actuelle, ces coûts ne sont que partiellement pris en charge par le secteur. Si le rapporteur se félicite de la proposition de la Commission d’étendre la tarification des coûts externes obligatoire pour les véhicules utilitaires lourds sur les parties les plus polluées du réseau routier, cela n’est pas suffisant pour réaliser l’objectif déclaré d’internalisation obligatoire des coûts externes du transport routier.

Le rapporteur propose par conséquent de rendre obligatoire l’application d’une redevance pour coûts externes liés à la pollution de l’air et aux nuisances sonores sur l’ensemble du réseau routier soumis à une redevance d’infrastructure. Afin de rendre la tarification plus efficace et de faciliter le passage à des véhicules moins polluants, les valeurs de référence visées à l’annexe III ter ont été changées en valeurs minimales contraignantes pour la perception de redevances correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore.

**Mobilité à émissions nulles**

La tarification routière peut être un instrument d’action efficace pour stimuler la demande de véhicules à taux d’émissions nulles. Afin d’accélérer le passage à une mobilité à émissions nulles, le rapporteur propose de maintenir la réduction de 75 % pour les véhicules à émission nulle, et ce, indépendamment de l’entrée en vigueur de la mise en œuvre du règlement (UE) n° 595/2009.

Le rapporteur propose également de supprimer les quatre ans d’exonération de la redevance pour coûts externes pour les véhicules faisant partie des classes d’émissions EURO les plus élevées. Ainsi, les véhicules EURO VI ne seraient plus exonérés et la suppression de l’exemption pour de futures classes EURO permettrait d’accélérer le déploiement des véhicules à émissions nulles.

**Affectation des recettes**

Les redevances routières génèrent des ressources permettant de financer l’entretien et le développement des infrastructures de transport, de réduire la pollution due au transport routier à la source et de faciliter la production et le déploiement des véhicules à émissions nulles.

AMENDEMENTS

La commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

<RepeatBlock-Amend><Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 bis) Dans ce livre blanc, la Commission a fixé la date limite de 2020 pour «parvenir à l’internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d’usure)».*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 ter)*** ***Le transport routier de marchandises et de personnes contribue au rejet dans l’atmosphère de divers polluants. Parmi ces polluants, qui nuisent très gravement à la santé humaine et affectent la qualité de l’air ambiant dans l’Union, figurent les particules fines (PM2,5), le dioxyde d’azote (NO2) et l’ozone (O3), lesquels ont respectivement causé, selon un rapport de 2017 de l’Agence européenne pour l’environnement, 399 000, 75 000 et 13 600 décès prématurés en 2014 sur le territoire de l’Union dus à une exposition prolongée.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quater)*** ***La congestion des routes est un problème de plus en plus important, qui entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux considérables, et se solde notamment par des retards, des déchets de carburant et des émissions supplémentaires de CO2 et de polluants.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quinquies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quinquies)*** ***Selon l’Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit causé par la seule circulation routière est le deuxième facteur de stress environnemental en Europe, immédiatement après la pollution atmosphérique et cause au moins 9 000 décès prématurés par an du fait des maladies cardiaques qu’il entraîne.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 sexies (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 sexies)*** ***D’après le rapport 2017 de l’Agence européenne pour l’environnement sur la qualité de l’air, le transport routier était, en 2015, le premier secteur responsable des émissions de NOx et le deuxième responsable de la pollution due au noir de fumée.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(3 bis) Afin d’assurer la proportionnalité des droits d’usage, il importe de faire la distinction entre les véhicules utilitaires légers, destinés au transport de personnes, et les fourgonnettes, utilisées pour le transport de marchandises, conformément aux règlements (CE) n° 1071/20091 bis, (CE) n° 1072/20091 ter et (CE) n° 165/20141 quater du Parlement européen et du Conseil.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis*** ***Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).*** |
|  | ***1 ter  Règlement (CE) nº 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l’accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).*** |
|  | ***1 quater  Règlement (UE) nº165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l’appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 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).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(3 ter) Les camionnettes sont de plus en plus utilisées pour contourner la réglementation sociale et commerciale sur les camions.*** ***La présente directive devrait permettre de garantir que les pays appliquent les péages sur les camionnettes utilisées aux fins du transport professionnel de marchandises.***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(4 bis)*** ***Les redevances fondées sur la durée encouragent les conducteurs à rouler davantage durant la période de validité de la vignette, ce qui constitue une interprétation erronée du principe du pollueur-payeur et de l’utilisateur-payeur.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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. ***Lors de la mise en œuvre de ces redevances, les États membres devraient veiller à les faire accepter au niveau social, à tenir compte du contexte socio-économique afin de maintenir la compétitivité du secteur des transports, composé de nombreuses PME, et à privilégier la flexibilité pour les usagers de véhicules particuliers contraints d’utiliser régulièrement ces infrastructures.*** 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. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 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). | 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). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 bis) Il est particulièrement important pour les États membres de mettre en place un système de redevances juste ne pénalisant pas les usagers de véhicules particuliers qui, du fait qu’ils habitent en zone rurale ou dans des endroits isolés ou difficiles d’accès, sont contraints d’emprunter plus régulièrement les axes routiers soumis à redevance; Au titre de la politique de développement du territoire, les États membres devraient appliquer des abattements sur les redevances appliquées à ce type d’usager;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 ter) Afin de faire accepter les futurs systèmes de tarification routière par les utilisateurs, les États membres devraient être encouragés à tenir compte du contexte socioéconomique lors de la mise en œuvre des mesures en questions pour les voitures particulières.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 7</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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, 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 ***et constituerait un encouragement à l’utilisation de véhicules propres***. Il y a donc lieu de faciliter l’application de telles redevances. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 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). | 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). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (8) À cet effet, il convient de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale par des valeurs ***minimales*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 bis (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 bis) Afin de contribuer à l’objectif énoncé par la Commission dans son livre blanc du 28 mars 2011 de procéder à l’internalisation complète et obligatoire des coûts externes, ces derniers devraient faire l’objet d’une taxation obligatoire sur la partie du réseau routier soumis aux redevances d’infrastructures.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 ter (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 ter) Sans préjudice de l’article 9, paragraphe 1 bis, de la directive 1999/62/CE, les États membres devraient être autorisés à appliquer et à maintenir une taxation des coûts externes sur les parties du réseau non-couvertes par une redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 8 quater (nouveau)</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(8 quater) Le manuel sur l’estimation des coûts externes dans le secteur des transports de la direction générale de la Commission chargée des transports et de la mobilité devrait servir de base à la fixation de valeurs minimales pour l’internalisation des coûts externes.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 9</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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 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. | (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 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, la tarification des coûts externes ***est à appliquer***, en tant que moyen ciblé de recouvrer les coûts externes dans les situations où cela importe le plus. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 12</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (12) Afin de promouvoir l’utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficients, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d’usage significativement réduits à ces véhicules. | (12) Afin de promouvoir l’utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficients, ***notamment les véhicules à émission zéro, et de réduire leur écart de compétitivité avec des véhicules conventionnels,*** les États membres devraient appliquer ***au plus vite*** des péages routiers et des droits d’usage significativement réduits à ces véhicules. ***Afin d’accélérer la transition vers les véhicules les plus propres et les plus performants, il est nécessaire d’appliquer ces réductions indépendamment de l’entrée en vigueur de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil1 bis.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis  Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l’accès aux informations sur la réparation et l’entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 13</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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***. | (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 ***ou 2*** % du PIB, une grande partie de celui-ci pouvant être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines ***et frontalières***. Il y a donc lieu d’autoriser l’application d’une redevance de congestion spécifique, ***sans préjudice de l’article 9, paragraphe 1 bis, de la directive 1999/62/CE, et*** 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 ***permettant de traiter le problème à la racine, tels que des projets d’infrastructures transfrontalières ou de report modal, et à favoriser le transfert du trafic vers des axes de transport alternatifs tout en développant autant que possible les moyens de transport public à faibles émissions***. ***En cas d’instauration d’une nouvelle infrastructure de perception, il convient de veiller à ce que la méthode de perception des redevances de congestion ne contribue pas elle-même à l’apparition d’encombrements ou à leur multiplication.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 14</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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, ***notamment en zones transfrontalières et urbaines,*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 19</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (19) Les redevances routières ***génèrent*** des ressources ***permettant*** de ***financer*** l’entretien et ***le*** développement d’infrastructures de transport de grande qualité***, dont des infrastructures de transport alternatives, de réduire à la source la pollution due au transport routier et de faciliter la production et le déploiement de véhicules à émissions nulles.*** Les États membres ***devraient par conséquent réserver et*** utiliser les recettes provenant des redevances routières en conséquence et, à cette fin, ***rendre*** dûment compte de ***leur usage***. Cela devrait notamment ***permettre de mieux*** recenser les besoins de financement non couverts et ***d’accroître*** l’adhésion du public à la tarification routière ***fondée sur la distance***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 21</Article>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (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. | (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 ***et les camionnettes destinées au transport de marchandises***, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d’encourager l’utilisation des véhicules les plus ***propres et 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 ***minimales*** 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 ***ou des camionnettes destinées au transport de marchandises***, 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. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| JO L 123 du 12.5.2016, p. 1. | JO L 123 du 12.5.2016, p. 1. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***1 bis.*** ***Les contrats de concession existants peuvent être exemptés des exigences de la présente directive jusqu’au renouvellement du contrat.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| a) les infrastructures nouvelles ou l’amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes; | a) les infrastructures nouvelles***, les nouvelles infrastructures alternatives contribuant au transfert modal*** ou l’amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – alinéa 1 – point 6</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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***; | 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 ***une redevance pour coûts externes ainsi que***, le cas échéant, une redevance de congestion; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 7</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 7) «redevance d’infrastructure», une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d’entretien, d’exploitation et de développement des infrastructures ***et d’assurer le financement croisé de nouveaux projets d’infrastructures de transport alternatif,*** supportés dans un État membre; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 11</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à l’environnement*** par le rejet de particules et de précurseurs d’ozone tels que l’oxyde d’azote et les composés organiques volatils, lors de l’utilisation d’un véhicule; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 12</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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; | 12) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à l’environnement*** par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 19</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 19) «véhicule utilitaire léger»***,*** une voiture particulière, un minibus ou une camionnette; | 19) «véhicule utilitaire léger»***:*** une voiture particulière, un minibus***, une camionnette*** ou une camionnette ***destinée au transport de marchandises***; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 22</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 22) «camionnette», un véhicule ***destiné au transport de marchandises*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes; | 22) «camionnette», un véhicule ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 22 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***22 bis) «camionnette destinée au transport de marchandises», un véhicule de catégorie N 1, classe III, conformément au règlement CE n° 715/20071 bis;*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1 bis Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2 (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 1 – point 23 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***23 bis)*** ***«fonctionnement à zéro émission», le fonctionnement d’un véhicule hybride lorsqu’il fonctionne sans émission de gaz d’échappement sur le réseau routier soumis à une redevance d’infrastructure;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – paragraphe 2 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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***, la pollution atmosphérique*** 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. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 – paragraphe 6</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 6) Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du 1er 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***. | 6) Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du 1er 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 ***2021***. |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Rien ne s’oppose techniquement à ce que les États membres commencent plus tôt à supprimer progressivement les droits d’usage pour les véhicules utilitaires lourds.

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 – paragraphe 9</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d’usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s’appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds. | 9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d’usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s’appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds ***et à toutes les camionnettes destinées au transport de marchandises équipés d’un tachygraphe conformément au règlement (UE) no 165/2014***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 3</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 – paragraphe 10</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 10. ***Jusqu’au 31 décembre 2015,*** 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. |

<TitreJust>Justification</TitreJust>

Suppression progressive des systèmes de vignette pour tous les véhicules d’ici au 31 décembre 2025

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quater – paragraphe 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 1. Les États membres ***maintiennent*** ou ***introduisent*** 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 toutes les catégories de véhicules***. |
| ***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. | ***La*** redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l’annexe III bis, elle ***est par ailleurs au moins égale aux valeurs minimales*** fixées à l’annexe III ter. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quater – paragraphe 4 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 bis. À partir du 1er janvier 2022, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux camionnettes et aux véhicules lourds destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau routier soumises à une redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>39</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quater – paragraphe 4 ter (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 ter. À partir du 1er janvier 2025, les États membres appliquent ou maintiennent la redevance pour coûts externes, liés à la pollution atmosphérique due au trafic et de la pollution sonore à l’ensemble des véhicules utilitaires lourds et légers sur toutes les parties du réseau routier soumises à une redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>40</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quater – paragraphe 5</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 5. ***À partir du 1er 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’article7, paragraphe1, ***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***.***;*** | 5. ***Les États membres qui perçoivent des péages peuvent***, ***, conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l’annexe III bis, appliquer*** une redevance pour coûts externes ***plus élevée*** aux véhicules utilitaires lourds ***et légers*** sur la partie du réseau visé à l’article7, paragraphe1, ***où*** les dommages environnementaux ***occasionnés*** par ***ces*** véhicules sont ***en*** moyenne ***plus importants qu’ailleurs***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>41</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 5</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***5 bis. Les États membres et les régions compétentes concernées peuvent mettre en place ou maintenir une redevance pour coûts externes, liée à la pollution sonore ou atmosphérique due au trafic, sur les tronçons du réseau routier ne faisant pas l’objet d’une redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>42</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 6 (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 qinquies bis – paragraphe 2 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***2 bis.*** ***En cas d’instauration d’une nouvelle infrastructure de perception, la méthode de perception des redevances de congestion ne contribue pas elle-même à l’apparition d’encombrements ou à leur multiplication.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>43</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 septies – paragraphe 1 – partie introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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: | 1. Après notification à la Commission, un État membre ***ou une région compétente concernée*** 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: |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>44</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 septies – paragraphe 1 – point b</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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*** %; | 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 ***50*** %; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>45</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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. | 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. ***À partir de ... [entrée en vigueur de la présente directive],*** les véhicules à émissions nulles bénéficient d’une réduction des redevances d’infrastructure de 75 % par rapport au taux le plus élevé. ***De même, le fonctionnement sans émissions bénéficie de la même réduction pour autant qu’il puisse être prouvé.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>46</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 7</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies – paragraphe 4 bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***4 bis. La Commission élabore un rapport d’évaluation qui estime la part de marché des véhicules à émissions nulles [JO: insérer la date correspondant à cinq ans après l’entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, un acte délégué, conformément à l’article 9 sexies, pour recalculer la décote applicable aux véhicules à émissions nulles par rapport au taux le plus élevé de la redevance d’infrastructure.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>47</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 2. À compter du 1er 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. | 2. À compter du 1er janvier 2022, les États membres font varier les péages et, dans le cas des droits d’usage, au moins les droits ***mensuels***, en fonction des émissions de CO2 et de polluants des véhicules conformément aux règles énoncées à l’annexe VII. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>48</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 8</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 octies bis – paragraphe 3 bis (nouveau) </Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***À partir de … [date d’entrée en vigueur de la présente directive], les véhicules utilitaires légers à émissions nulles bénéficient d’une réduction des redevances d’infrastructure de 75 % par rapport au taux le plus élevé.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>49</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 10 – sous-point a bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 7 decies – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a bis) au paragraphe 2, le point suivant est inséré:*** |
|  | ***«c bis)*** ***«c bis) Les usagers de véhicules particuliers contraints d’emprunter régulièrement infrastructures, notamment du fait qu’ils résident en zone rurale ou dans des endroits enclavés ou isolés, bénéficient de ces abattements ou réductions à hauteur de 50% maximum;*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>50</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 14 – sous-point -a (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***-a) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:*** |
| ***Les États membres déterminent l’usage qui est fait des recettes produites par la présente directive.*** Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes, ***ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au*** secteur des transports ***ainsi qu’à l’optimisation du*** système de transport dans son ensemble. | «Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d’infrastructure et des redevances pour coûts externes, ***sont utilisées au bénéfice du*** secteur des transports***, notamment pour optimiser le*** système de transport dans son ensemble. ***Les recettes provenant des redevances d’infrastructure ou leur équivalent en valeur financière sont réinvesties afin:*** |
|  | ***a) de financer, maintenir et entretenir le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d’étranglement;*** |
|  | ***b) d’optimiser la logistique;*** |
|  | ***c) d’améliorer la sécurité routière;*** |
|  | ***d) de mettre à disposition des places de parking sûres.*** |
| ***En particulier,*** les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être*** utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment ***afin***: | Les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l’équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***sont*** utilisées pour rendre les transports plus durables ***et pour prévenir les préjudices causés à l’homme et à l’environnement***, notamment afin: |
| a) de favoriser une tarification efficace; | a) de favoriser une tarification efficace; |
| b) de réduire à la source la pollution due au transport routier; | b) de réduire à la source la pollution due au transport routier; |
| c) d’atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier; | c) d’atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier; |
| d) d’améliorer les performances des véhicules en matière d’émissions de CO2 et de consommation d’énergie; | d) d’améliorer les performances des véhicules en matière d’émissions de CO2 et de consommation d’énergie; |
| e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d’étendre les capacités actuelles; | e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d’étendre les capacités actuelles; |
| f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport; | f) de soutenir ***et renforcer le développement de l’électromobilité, y compris des infrastructures permettant de recharger les véhicules électriques;*** |
| g) ***d’optimiser la logistique;*** | g) ***de financer transversalement les projets de transport alternatif et efficace qui se traduisent par un transfert modal écologique; et*** |
| h) ***d’améliorer la sécurité routière; et*** | h) ***de soutenir les modes de transports collectifs***.» |
| ***i) de mettre à disposition des places de parking sûres.*** |  |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>51</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 14 – point b</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 3 – point a bis (nouveau)</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***a bis)*** ***développer l’utilisation des véhicules électriques et hybrides*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>52</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – paragraphe 1 – point 15</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 sexies bis – paragraphe 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 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]. | 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 ***de cinq ans*** à compter du ***…*** [date d’entrée en vigueur de la présente directive]. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d’une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s’oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>53</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point b – lettre i - tiret 1</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III – section 2 – point 2.1 – tiret 6</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| - La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de ***la part du trafic que représenteront les véhicules utilitaires lourds empruntant*** le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 (\*). | - La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds ***et légers*** est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de ***ce que les différentes catégories représentent comme trafic sur*** le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 (\*). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>54</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point b – lettre i - tiret 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III – section 2 – point 2.2 – tiret 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| - De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les ***autres véhicules*** sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4. | - De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les ***véhicules utilitaires légers*** sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de «coefficients d’équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>55</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – titre</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D’UNE REDEVANCE | EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D’UNE REDEVANCE ***PLUS ÉLEVÉE*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>56</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – partie introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d’une redevance pour coûts externes et, le cas échéant, au calcul de la redevance ***pour coûts externes*** maximale. | La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d’une redevance pour coûts externes ***supérieure aux valeurs minimales fixées à l’annexe III ter*** et, le cas échéant, au calcul de la redevance maximale. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>57</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – point 1 – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes. | Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes ***supérieure aux valeurs minimales fixées à l’annexe III ter***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>58</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – point 2 – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Lorsqu’un État membre envisage d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***de référence*** figurant à l’annexe III ter, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. ***Ils indiquent*** également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées ***(ci-après*** dénommés «axes suburbains (autoroutes comprises)***»)*** et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes ***moins élevées (ci-après*** dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)***»)***. | Lorsqu’un État membre envisage d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** figurant à l’annexe III ter, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. ***Il indique*** également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées ***[ci-après*** dénommés «axes suburbains (autoroutes comprises)***»]*** et celle des axes routiers soumis à des redevances ***minimales*** pour coûts externes ***[ci-après*** dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)***»]***. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>59</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – point 3 – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| La présente section s’applique dans les cas où un État membre a l’intention d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***de référence*** indiquées dans l’annexe III ter. | La présente section s’applique dans les cas où un État membre a l’intention d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** indiquées dans l’annexe III ter. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>60</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – point 4 – sous-point 4.1 – partie introductive</Article2>

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

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>61</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point c</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III bis – point 4 – sous-point 4.2 – partie introductive</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Lorsqu’un État membre envisage d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***de référence*** indiquées à l’annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes: | Lorsqu’un État membre envisage d’appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** indiquées à l’annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes: |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>62</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – titre </Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| VALEURS ***DE RÉFÉRENCE*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES | VALEURS ***MINIMALES*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>63</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – section 1 – alinéa 1</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| La présente annexe fixe les valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. | La présente annexe fixe les valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>64</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – tableau 1 – titre</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Tableau 1: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds | Tableau 1: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>65</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe III ter – tableau 2 – titre</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Tableau 2: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars | Tableau 2: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>66</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III ter – tableau 2 bis (nouveau)**</Article2>**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | |
| Texte proposé par la Commission | | | | | | |
|  | | | | | | |
|  | | | | | | |
| Amendement | | | | | | |
| ***Tableau 2 bis: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les autocars*** | | | | | | |
|  | | | | | | |
| ***Véhicule*** | ***Moteur*** | ***Classification EURO*** | ***Périurbain*** | ***Interurbain*** |
| ***Voiture diesel*** | ***< 1,4 l*** | ***Euro 2*** | ***1,9*** | ***0,9*** |
| ***Euro 3*** | ***1,6*** | ***0,9*** |
| ***Euro 4*** | ***1,3*** | ***0,7*** |
| ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
| ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0,3*** |
| ***1,4 - 2 l.*** | ***Euro 0*** | ***3,6*** | ***1,0*** |
| ***Euro 1*** | ***1,9*** | ***0,9*** |
| ***Euro 2*** | ***1,8*** | ***0,8*** |
| ***Euro 3*** | ***1,7*** | ***0,9*** |
| ***Euro 4*** | ***1,4*** | ***0,7*** |
| ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
| ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0.3*** |
| ***> 2 l*** | ***Euro 0*** | ***3,9*** | ***1,3*** |
| ***Euro 1*** | ***1,9*** | ***0.9*** |
| ***Euro 2*** | ***1,8*** | ***0,9*** |
| ***Euro 3*** | ***1,7*** | ***0,9*** |
| ***Euro 4*** | ***1,4*** | ***0,7*** |
| ***Euro 5*** | ***0,9*** | ***0,5*** |
| ***Euro 6*** | ***0,6*** | ***0,3*** |
| ***Voiture essence*** | ***< 1,4 l*** | ***Euro 0*** | ***3,7*** | ***2,4*** |
| ***Euro 1*** | ***1,0*** | ***0,4*** |
| ***Euro 2*** | ***0,7*** | ***0,3*** |
| ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 5*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 6*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***1,4 - 2 l.*** | ***Euro 0*** | ***3,9*** | ***3,0*** |
| ***Euro 1*** | ***1,1*** | ***0,4*** |
| ***Euro 2*** | ***0,7*** | ***0,3*** |
| ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
|  |  | ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 5*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
| ***Euro 6*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
| ***> 2 l*** | ***Euro 0*** | ***4,0*** | ***3,0*** |
| ***Euro 1*** | ***1,0*** | ***0,4*** |
| ***Euro 2*** | ***0,5*** | ***0,3*** |
| ***Euro 3*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 4*** | ***0,5*** | ***0,2*** |
| ***Euro 5*** | ***0,4*** | ***0,2*** |
| ***Euro 6*** | ***0,4*** | ***0,2*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>67</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 1 – sous-point d</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

**<Article2>**Annexe III ter – tableau 2 ter (nouveau)**</Article2>**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | |
| Texte proposé par la Commission | | | | | |
|  | | | | | |
|  | | | | | |
| Amendement | | | | | |
| ***Tableau 2 ter: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les camionnettes destinées au transport de marchandises*** | | | | | |
| ***Véhicule*** | ***Classification EURO*** | ***Périurbain*** | ***Interurbain*** |
| ***Camionnettes essence destinées au transport de marchandises*** | ***Euro 1*** | ***2,4*** | ***0,7*** |
| ***Euro 2*** | ***1,9*** | ***0,4*** |
| ***Euro 3*** | ***1,8*** | ***0,4*** |
| ***Euro 4*** | ***1,7*** | ***0,3*** |
| ***Euro 5*** | ***1,6*** | ***0,3*** |
| ***Euro 6*** | ***1,6*** | ***0,3*** |
| ***Camionnettes diesel destinées au transport de marchandises*** | ***Euro 1*** | ***4,0*** | ***1,7*** |
| ***Euro 2*** | ***4,1*** | ***1,7*** |
| ***Euro 3*** | ***3,5*** | ***1,3*** |
| ***Euro 4*** | ***3,0*** | ***1,1*** |
| ***Euro 5*** | ***2,2*** | ***0,8*** |
| ***Euro 6*** | ***1,9*** | ***0,5*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>68</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Annexe – point 2</Article>

<DocAmend2>Directive 1999/62/CE</DocAmend2>

<Article2>Annexe V – point 1 – tableau 2</Article2>

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Texte proposé par la Commission | |
| Tableau 2: coefficients d’équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules | |
| Catégorie de véhicules | Coefficient d’équivalence |
| Véhicules utilitaires légers | 1 |
| Poids lourds non articulés | 1,9 |
| Autobus et autocars | ***2,5*** |
| Poids lourds articulés | 2,9 |
|  | |
| Amendement | |
| Tableau 2: coefficients d’équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules | |
| Catégorie de véhicules | Coefficient d’équivalence |
| Véhicules utilitaires légers | 1 |
| Poids lourds non articulés | 1,9 |
| Autobus et autocars | ***1,5*** |
| Poids lourds articulés | 2***,***9 |

</Amend></RepeatBlock-Amend>

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Titre** | Taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures | | | |
| **Références** | COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD) | | | |
| **Commission compétente au fond**         Date de l’annonce en séance | TRAN  15.6.2017 |  |  |  |
| **Avis émis par**         Date de l’annonce en séance | ENVI  15.6.2017 | | | |
| **Commissions associées - date de l’annonce en séance** | 16.11.2017 | | | |
| **Rapporteur(e) pour avis**         Date de la nomination | Seb Dance  21.6.2017 | | | |
| **Examen en commission** | 24.1.2018 |  |  |  |
| **Date de l’adoption** | 27.3.2018 |  |  |  |
| **Résultat du vote final** | +:  –:  0: | 50  11  1 | | |
| **Membres présents au moment du vote final** | Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli | | | |
| **Suppléants présents au moment du vote final** | Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho | | | |

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL  
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

|  |  |
| --- | --- |
| **50** | **+** |
| ALDE: | Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries |
| EFDD: | Eleonora Evi |
| GUE/NGL: | Stefan Eck, Kateřina Konečná |
| PPE: | Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean |
| S&D: | Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho |
| VERTS/ALE: | Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **11** | **-** |
| ECR: | Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska |
| EFDD: | Julia Reid |
| ENF: | Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin |
| NI : | Zoltán Balczó |
| PPE: | György Hölvényi |

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **0** |
| ECR | Mark Demesmaeker |

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Titre** | Taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures | | | |
| **Références** | COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD) | | | |
| **Date de la présentation au PE** | 31.5.2017 |  |  |  |
| **Commission compétente au fond**         Date de l’annonce en séance | TRAN  15.6.2017 |  |  |  |
| **Commissions saisies pour avis**         Date de l’annonce en séance | ECON  16.11.2017 | ENVI  15.6.2017 |  |  |
| **Avis non émis**         Date de la décision | ECON  27.2.2018 |  |  |  |
| **Commissions associées**         Date de l’annonce en séance | ENVI  16.11.2017 |  |  |  |
| **Rapporteurs**         Date de la nomination | Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy  4.7.2017 |  |  |  |
| **Examen en commission** | 22.1.2018 | 20.3.2018 | 14.5.2018 |  |
| **Date de l’adoption** | 24.5.2018 |  |  |  |
| **Résultat du vote final** | +:  –:  0: | 35  2  3 | | |
| **Membres présents au moment du vote final** | Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska | | | |
| **Suppléants présents au moment du vote final** | Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg | | | |
| **Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final** | Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo | | | |
| **Date du dépôt** | 7.6.2018 | | | |

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL  
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

|  |  |
| --- | --- |
| **35** | **+** |
| ALDE | Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg |
| EFDD | Eleonora Evi, Marco Zullo |
| GUE/NGL | Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu |
| PPE | Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| S&D | Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel |
| VERTS/ALE | Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **-** |
| ECR | Jacqueline Foster |
| PPE | Andor Deli |

|  |  |
| --- | --- |
| **3** | **0** |
| ECR | Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt |
| PPE | Dieter-Lebrecht Koch |

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

1. JO C 81 du 2.3.2018, p. 188. [↑](#footnote-ref-1)
2. JO C 176 du 23.5.2018, p. 66. [↑](#footnote-ref-2)