



TEXTES ADOPTÉS

P8_TA(2018)0423

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

*****I**

Résolution législative du Parlement européen du 25 octobre 2018 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 2017¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 1^{er} février 2018²,
 - 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;

¹ JO C 81 du 2.3.2018, p. 188.

² JO C 176 du 23.5.2018, p. 66.

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.

P8_TC1-COD(2017)0114

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 25 octobre 2018 en vue de l'adoption de la directive (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire³,

¹ JO C 81 du 2.3.2018, p.188.

² JO C 176 du 23.5.2018, p. 66.

³ Position du Parlement européen du 25 octobre 2018.

considérant ce qui suit:

- (1) Les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif exprimé par la Commission dans son livre blanc du 28 mars 2011¹, à savoir progresser vers la pleine application des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur», générer des recettes et assurer le financement de futurs investissements dans les transports, ont été lents et il subsiste des incohérences dans l'application d'une tarification des infrastructures routières dans l'Union.
- (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)». [Am. 1]***
- (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 (PM_{2,5}), 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. [Am. 2]***

¹ Livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» (COM(2011)0144).

(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. [Am. 3]

(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. [Am. 4]

(2) Dans sa communication intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions»¹, la Commission a annoncé qu'elle proposerait la révision de la directive sur les redevances applicables aux poids lourds pour permettre également une différenciation fondée sur les émissions de dioxyde de carbone et étendre certains de ses principes aux autobus et aux autocars ainsi qu'aux voitures particulières et aux camionnettes.

¹ COM(2016)0501.

- (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 Conseil¹ 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~~ **et aux** voitures particulières. *Les droits frappant les voitures particulières pourraient 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. [Am. 5]*

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

- (3 bis) Afin d'établir un marché intérieur des transports routiers qui soit équitable, il convient d'appliquer uniformément les règles. L'un des principaux objectifs de la présente directive est d'éliminer les distorsions de concurrence entre les usagers. En conséquence, les camionnettes destinées au transport de marchandises par route devraient être incluses dans le champ d'application des droits frappant les véhicules utilitaires lourds. [Am. 6]*
- (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) n° 1071/2009¹ et (CE) n° 1072/2009² du Parlement européen et du Conseil ainsi que par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil³. [Am. 7]*
- (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 efficaces et plus efficaces. [Am. 8]

¹ ***Règlement (CE) n° 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).***

² ***Règlement (CE) n° 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).***

³ ***Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).***

(4 bis) 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. [Am. 10]

(4 ter) Afin d'éviter une déviation du trafic vers les routes gratuites, qui pourrait avoir de graves conséquences en termes de sécurité routière et d'utilisation optimale du réseau de transport, les États membres doivent pouvoir instaurer des péages sur toutes les routes qui sont en concurrence directe avec les réseaux transeuropéens. [Am. 11]

(4 quater) 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. [Am. 12]

(4 quinquies) Aux fins d'une bonne application de la présente directive, les cadres contractuels régissant les contrats de concession destinés à prélever les redevances routières devraient 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 réglementaire de l'Union. [Am. 13]

(4 sexies) 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 mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) après 2020. [Am. 14]

(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» **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 Conseil¹. [Am. 15]

(5 bis) Les États membres devraient être encouragés à tenir compte des facteurs socioéconomiques dans l'application, aux voitures particulières, de leurs modèles de tarification des infrastructures routières. [Am. 16]

¹ 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).

(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 devraient 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. [Am. 17]

(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 devraient 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. [Am. 18]

(5 quinquies) 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. [Am. 20]

- (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*. [Am. 21]
- (7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes ~~peut~~, *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'UE¹ 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. [Am. 22]

¹ 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).

- (8) À cet effet, il ~~convient~~*devrait être possible* de ~~remplacer~~*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 de référence *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. [Am. 23]
- (8 bis) *Pour atteindre plus facilement l'objectif du livre 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 une redevance pour coûts externes aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinées au transport de marchandises par route.* [Am. 24]
- (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.* [Am. 25]

- (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~~ *perdre de sa pertinence* 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. [Am. 27]
- (10) La part des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds est en augmentation. Il convient d'introduire une variation des redevances d'infrastructure en fonction de ces émissions puisqu'elle permettrait de contribuer à une amélioration dans ce domaine.
- (11) Les véhicules utilitaires légers sont à l'origine de deux tiers des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues au transport routier. Il est donc important d'encourager l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus économes en carburant par la différenciation des redevances routières sur la base de facteurs de conformité définis dans le règlement (UE) 2016/427 de la Commission¹, le règlement (UE) 2016/646 de la Commission², et le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission³.

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

² Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

³ ...

(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les *de véhicules* plus efficaces, 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 (CE) n° 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.*
[Am. 28]

(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.*
[Am. 29]

(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 ~~proportionnée~~ **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. [Am. 30]

(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. [Am. 31]

- (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'entraient de manière disproportionnée la libre circulation des personnes et des biens, ces redevances devraient être limitées à des montants spécifiques reflétant les coûts marginaux de la congestion à des niveaux proches des limites de capacité, c'est-à-dire lorsque les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers.
- (15) Il faudrait abandonner progressivement la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes qui est appliquée aux poids lourds, celle-ci constituant un instrument sous-optimal pour réduire la congestion.
- (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 devraient 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 Conseil¹, 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. [Am. 32]*

¹ *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).*

- (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~~ **faciliter les majorations en supprimant les restrictions actuelles** qui ~~limite les majorations~~ **circonscrieraient** 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 ~~ne devraient pas être appliquées~~ **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.** [Am. 33]
- (17) Dans le cas où un État membre met en place un système de tarification routière, les compensations accordées peuvent, selon le cas, entraîner la discrimination des usagers de la route non résidents. La possibilité d'accorder une compensation dans cette situation devrait donc être limitée aux péages et ne devrait plus exister dans le cas des droits d'usage.

- (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 devraient 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. [Am. 34]*
- (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*. [Am. 35]
- (19) Les redevances routières ~~peuvent~~ *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 de transport de grande qualité. Il est donc approprié ~~d'encourager~~ *que* les États membres à ~~utiliser~~ *utilisent* 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. *Les recettes provenant des redevances d'infrastructures et des redevances pour coûts externes devraient 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. [Am. 36]

(20) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est notamment de veiller à ce que les systèmes de tarification nationaux appliqués aux véhicules autres que les poids lourds le soient dans un cadre cohérent qui garantit l'égalité de traitement dans l'ensemble de l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la nature transfrontalière du transport routier et des problèmes que la présente directive vise à traiter, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(21) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des redevances routières. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs ~~de référence pour la~~ **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 ~~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 2016¹. 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. [Am. 37]

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(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 devrait 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. [Am. 38]

(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 devraient donc en faire connaître les effets positifs sur la sécurité routière ainsi que sur la réduction de l'incidence environnementale et des encombrements. [Am. 39]

- (22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions pertinentes de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient d'avoir recours à la procédure consultative pour l'adoption d'actes d'exécution visant à établir un ensemble harmonisé d'indicateurs relatifs à l'évaluation de la qualité des réseaux routiers. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹.
- (23) Il y a donc lieu de modifier la directive 1999/62/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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

Article premier

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

(1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules, *fondée sur la distance*, pour l'utilisation d'infrastructures routières»; [Am. 40]

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

«Article premier

1. La présente directive s'applique:

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

2. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules effectuant des transports exclusivement sur les territoires non européens des États membres.
3. La présente directive ne s'applique pas aux véhicules immatriculés aux Îles Canaries, à Ceuta et Melilla ainsi qu'aux Açores et à Madère, et effectuant des transports exclusivement dans ces territoires ou entre ces territoires et, respectivement, le territoire continental de l'Espagne ou du Portugal.

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen»: les infrastructures de transport routier visées à la section 3 du chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil*, comme illustré par les cartes figurant à l'annexe I dudit règlement;
- 2) «coûts de construction»: les coûts de construction, y compris, le cas échéant, les coûts de financement, de l'un des éléments suivants:
 - a) les infrastructures nouvelles ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes ***ou les infrastructures de transport alternatif aux fins du transfert modal;***
[Am. 41]

- b) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures, y compris les réparations structurelles importantes, achevées au maximum trente ans avant le 10 juin 2008, pour les dispositifs de péage qui étaient déjà en place le 10 juin 2008, ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le 10 juin 2008;
 - c) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures achevées avant le 10 juin 2008 dans le cas où:
 - i) un État membre a établi un système de péage qui prévoit le recouvrement de ces coûts au moyen d'un contrat passé avec un exploitant d'un système de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui entrerait en vigueur avant le 10 juin 2008; ou
 - ii) un État membre peut prouver que l'argument justifiant la construction des infrastructures en question était qu'elles devaient avoir une durée de vie nominale supérieure à trente ans;
- 3) «coûts de financement»: les intérêts sur les emprunts et le rendement de toute prise de participation des actionnaires;

- 4) «réparations structurelles importantes»: les réparations structurelles, à l'exclusion des réparations dont ne profitent plus actuellement les usagers de la route, notamment lorsque les réparations ont été remplacées par de nouvelles couches de roulement ou d'autres travaux de construction;
- 5) «autoroute»: une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui remplit les critères suivants:
 - a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, elle comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
 - b) elle ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;
 - c) elle est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;

- 6) «péage»: une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, des infrastructures, qui comprend une redevance d'infrastructure et, le cas échéant, *ou plusieurs des redevances suivantes*: une redevance de congestion *d'infrastructure* ou une redevance pour coûts externes ou les deux; [Am. 42]
- 7) «redevance d'infrastructure»: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;
- 8) «redevance pour coûts externes»: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic ou de la pollution sonore due au trafic ou des deux;
- 9) «congestion»: une situation dans laquelle les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers ou la dépassent;
- 10) «redevance de congestion»: une redevance perçue sur les véhicules aux fins de recouvrer les coûts de la congestion supportés dans un État membre et de réduire la congestion;

- 11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic»: le coût des dommages causés *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; [Am. 43]
- 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; [Am. 44]
- 13) «redevance d'infrastructure moyenne pondérée»: le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules utilitaires lourds kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;
- 14) «droit d'usage»: une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2;
- 15) «véhicule»: un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandises;

- 16) «véhicule utilitaire lourd»: un poids lourd ou un autocar ou un autobus;
- 17) «poids lourd»: un véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 18) «autocar ou autobus»: un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;

18 bis) «véhicule léger», un véhicule utilitaire léger ou une voiture particulière; [Am. 46]

- 19) «véhicule utilitaire léger», ~~une voiture particulière, un minibus~~ **un minibus, une camionnette** ou une camionnette **destinée au transport de marchandises;**
[Am. 47]

- 20) «voiture particulière»: un véhicule à quatre roues prévu pour le transport de maximum huit passagers, outre le conducteur;

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;** [Am. 48]

- 21) «minibus»: un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 22) «camionnette»: un véhicule ~~destiné au transport de marchandises~~, ***autre qu'une voiture particulière***, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes; [Am. 49]
- 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) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil***; [Am. 50]***
- 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; [Am. 51]***

- 23) «véhicule à émissions nulles»: un véhicule qui n'émet pas d'émissions à l'échappement;
- 23 bis) «motos», 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) n° 168/2013; [Am. 52]**
- 24) «transporteur»: toute entreprise de transport de marchandises ou de passagers par route;
- 25) «véhicule de la catégorie "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EURO VI"»: un véhicule utilitaire lourd conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0;
- 26) «type de véhicule»: une catégorie dans laquelle un véhicule utilitaire lourd est classé en fonction du nombre d'essieux, de ses dimensions ou de son poids, ou d'un autre critère de classification des véhicules suivant les dommages qu'ils causent aux routes, par exemple le système de classification des dommages causés aux routes qui est défini à l'annexe IV, pour autant que le système de classification utilisé soit fondé sur les caractéristiques du véhicule qui figurent dans la documentation relative au véhicule utilisée dans tous les États membres ou qui sont visibles;

- 27) «contrat de concession», ~~un marché public de travaux~~: **une concession** au sens de l'article ~~1er~~**5** de la directive 2014/~~24~~**23**/UE du Parlement européen et du Conseil****; [Am. 53]
- 28) «péage de concession»: un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession;
- 29) «dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle»: un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins ~~5~~**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.*** [Am. 54]
- 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;***
[Am. 55]

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. [Am. 56]

Aux fins du point 2:

- a) en tout état de cause, la fraction des coûts de construction à prendre en compte n'excède pas la fraction de la durée de vie nominale actuelle des composants d'infrastructure restant à courir au 10 juin 2008 ou à la date à laquelle les nouveaux dispositifs de péage sont établis, lorsque cette date est postérieure;
- b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure, **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. **[Am. 57]**

-
- * Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).
- ** *Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).*
- *** *Règlement (CE) n° 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).*
- **** ~~Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).~~ *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).*

2 bis) À l'article 6, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«b bis) véhicules présentant un intérêt historique;» [Am. 58]

(3) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 *bis*, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 3 à 9 du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *duodecies*.
2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des États membres, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'appliquer des péages et des droits d'usage sur d'autres axes routiers, pour autant que la perception de péages et de droits d'usage sur ces autres axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs. Les péages et droits d'usage appliqués sur des axes routiers autres que les axes appartenant au réseau routier transeuropéen et autres que les autoroutes remplissent les conditions prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'article 7 *bis* et à l'article 7 *undecies*, paragraphes 1, 2 et 4.

3. Les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.
4. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité de l'usager de la route, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport.
5. Les États membres peuvent prévoir des taux des péages ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil*, ainsi que dans les cas visés par l'article 6, paragraphe 2, points a), b) et c), de la présente directive.

6. Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du ~~1er janvier 2018~~ *[date d'entrée en vigueur de la présente directive]*, les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les ~~véhicules utilitaires lourds~~ *véhicules utilitaires 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 1^{er} janvier 2023, par des redevances d'infrastructure sur le réseau routier couvert par la présente directive.*
[Am. 59]
7. À partir du *[date d'entrée en vigueur de la présente directive]*, les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules utilitaires légers. Les droits d'usage introduits avant cette date sont progressivement supprimés pour le 31 décembre 2027 au plus tard.
8. Jusqu'au 31 décembre 2019, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, un État membre peut décider d'appliquer des péages ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait:

- a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;
- b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

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

- 9. À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds ***ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.*** [Am. 61]
- 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. [Am. 62]

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

(4) l'article 7 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 bis

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

Un État membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État membre.

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

3. Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: ***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, le taux mensuel ne doit pas dépasser 18 % du taux annuel; ***par ailleurs***, et le taux de la décade, ***le taux hebdomadaire et le taux journalier*** ne ~~doit~~**doivent** pas dépasser 8 % du taux annuel. [Am. 63]

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

En ce qui concerne les régimes de droits d'usage adoptés avant le 31 mai 2017, les États membres peuvent maintenir des taux supérieurs aux limites fixées au premier alinéa, en vigueur avant ladite date, et des tarifs correspondants plus élevés pour d'autres périodes d'utilisation, dans le respect du principe de l'égalité de traitement. Toutefois, ils respectent les limites fixées au premier alinéa ainsi que les dispositions du deuxième alinéa dès l'entrée en vigueur d'un dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle et, au plus tard, à partir du 1^{er} janvier 2024.

4. Pour ce qui est des minibus, *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 1^{er} janvier 2024 au plus tard.»; [Am. 64]

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.»; [Am. 65]

4 bis) À l'article 7 ter, le paragraphe 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) n° 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) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (2017/0122(COD)).*»; [Am. 66]

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

«Article 7 quater

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

Les redevances pour coûts externes peuvent être introduites ou maintenues sur les tronçons du réseau routier non soumis à des redevances d'infrastructure.

La redevance pour les véhicules utilitaires lourds, la redevance pour coûts externes ~~externes~~ 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 elle respecte les valeurs de référence minimales fixées à l'annexe III ter. [Am. 67]

2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances pour coûts externes sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.
3. La redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'applique pas aux véhicules utilitaires lourds qui respectent les normes d'émission EURO les plus strictes.

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

4. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par l'État membre concerné. Si un État membre désigne une autorité à cet effet, cette autorité est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance.
5. À partir du 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~~ **liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux véhicules utilitaires lourds sont plus importants que la moyenne des dommages environnementaux provoqués par et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les véhicules utilitaires lourds, conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l'annexe III bis » parties du réseau visées à l'article 7, paragraphe 1, qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.»**; [Am. 68]

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. [Am. 69]

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. [Am. 70]

(6) l'article 7 *quinquies bis* suivant est inséré:

«Article 7 quinquies bis

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

2. Les États membres définissent les tronçons routiers et les périodes de temps visés au paragraphe 1 sur la base de critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la congestion, tels que les retards moyens ou la longueur moyenne des files.
3. Une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'applique d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément aux coefficients d'équivalence types fixés à l'annexe V. ***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. [Am. 72]***
4. La redevance de congestion reflète les coûts imposés par un véhicule aux autres usagers de la route, et de manière indirecte à la société, mais ne dépasse pas les niveaux maximaux fixés à l'annexe VI pour un type de route donné.
5. Les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour suivre l'incidence des redevances de congestion et en revoir le niveau. Chaque État membre revoit le niveau des redevances à intervalles réguliers, au moins tous les trois ans, afin de veiller à ce qu'elles ne dépassent pas les coûts de la congestion supportés par cet État membre et générés sur les tronçons routiers soumis à une redevance de congestion.»;

(7) les articles 7 septies et 7 octies sont remplacés par le texte suivant:

«Article 7 septies

1. Après notification à la Commission, un État membre peut appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, lorsque les conditions suivantes sont remplies:
 - a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d'infrastructures de transport ~~routier du réseau central~~ ~~identifié conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013,~~ **ou de services de transport** qui ~~contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situés~~ **situés** dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée; [Am. 75]

- 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 ***dans*** les recettes générées sont investies ~~dans des tronçons transfrontaliers de corridors du réseau central,~~ ***régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants***, auquel cas la majoration ne peut excéder ~~25~~**50** %; [Am. 76]
- c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer ~~la construction~~ ***les infrastructures de corridors du réseau central transport ou les services de transport*** visés au point a) sont soumises à la Commission préalablement à l'application de la majoration; [Am. 77]

- e) la période durant laquelle la majoration est appliquée est définie et limitée au préalable et est cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse coûts-bénéfices concernant les projets financés en partie grâce aux recettes tirées de la majoration.

~~1 bis. Dans le cas de nouveaux projets transfrontaliers, des majorations ne peuvent être appliquées que si tous les États membres impliqués dans un tel projet y consentent. [Am. 78 et 164]~~

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

3. Après réception des informations requises d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, la Commission communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*. Lorsque la Commission estime que la majoration envisagée ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 1, ou lorsqu'elle considère que la majoration envisagée aura des incidences négatives importantes sur le développement économique de régions périphériques, elle peut, par voie d'actes d'exécution, rejeter les plans de tarification présentés par l'État membre concerné ou demander la modification de ceux-ci. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2. ***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. [Am. 79]***

4. ~~Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculé conformément à l'article 7 *quater*, sauf pour les véhicules des classes d'émissions EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, III et IV à compter du 1^{er} janvier 2015, V à compter du 1^{er} janvier 2019 et VI à partir de janvier 2023. Toutes les recettes générées par l'application simultanée de la majoration et des redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de corridors du réseau central dont la liste figure à la partie I de l'annexe I du règlement (UE) no 1316/2013. [Am. 80]~~
5. Une majoration ne peut pas être appliquée sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.

Article 7 octies

1. Jusqu'au 31 décembre 2021, la redevance d'infrastructure peut faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, lorsque les conditions suivantes sont remplies:
 - a) la variation est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions;
 - b) la variation est appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison;
 - c) aucune redevance d'infrastructure n'est supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée visé à l'article 7 ter;
 - d) les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour ***ou le nombre d'heures durant lesquelles le taux de congestion dépasse 100 % des capacités; [Am. 81]***
 - e) la variation est conçue et appliquée de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon routier congestionné en offrant des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui empruntent le tronçon routier en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe.

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

2. Jusqu'au 31 décembre 2020, pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule, de telle manière qu'une redevance d'infrastructure ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes. Les contrats de concession existants peuvent être exemptés de cette obligation jusqu'à leur renouvellement.

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

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

De telles dérogations ou exemptions sont notifiées à la Commission.

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, ***n'effectue pas de paiements au moyen des services de télépéage ou ne détient pas d'abonnement valide ou que son véhicule n'est pas en mesure de présenter les documents doté d'un équipement embarqué approuvé par l'exploitant du véhicule 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. [Am. 82]

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***. [Am. 83]

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.~~ [Am. 84]

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. [Am. 85]

4 ter. 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 au plus tard le ... [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. [Am. 86]

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

* Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX mettant en œuvre le règlement (UE) n° 595/2009 en ce qui concerne la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L ... du ..., p. ...).»;

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

«Article 7 *octies bis*

1. Pour ce qui est des véhicules ~~utilitaires~~ légers, jusqu'au 31 décembre 2021, les États membres peuvent faire varier les péages et droits d'usage en fonction des performances environnementales du véhicule. **[Am. 87]**
2. À compter du 1^{er} janvier 2022, les États membres font varier les péages et, dans le cas des droits d'usage, au moins les droits annuels, en fonction des émissions de CO₂ et de polluants des véhicules conformément aux règles énoncées à l'annexe VII.

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.
[Am. 88]

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 des 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.*** [Am. 89]

3 bis. Les États membres peuvent adopter des mesures exceptionnelles aux fins de la taxation des véhicules présentant un intérêt historique. [Am. 90]

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*** [Am. 91].

* Règlement (UE) 2017/xxx de la Commission du xxx complétant le règlement (CE) n° 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission, et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L xxx) et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).»;

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

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

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

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.»;

[Am. 92]

a ter) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Le cadre contractuel qui régit les relations entre les concédants et les concessionnaires vise à permettre l'adaptabilité des contrats de concession à l'évolution du cadre réglementaire 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.»

[Am. 93]

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

«3. Avant la mise en œuvre d'un dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes nouveau ou modifié de manière substantielle, les États membres informent la Commission du réseau concerné et des taux prévus par catégorie de véhicules et par classe d'émissions du véhicule.»;

c) le paragraphe 4 est supprimé;

(10) l'article 7 *decies* est modifié comme suit:

-a) au paragraphe 2, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«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:»; [Am. 94]

- a) au paragraphe 2, les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:
- «b) ces abattements ou réductions reflètent les économies réelles de frais administratifs pour le traitement des usagers fréquents par rapport aux usagers occasionnels;
 - c) ces abattements ou réductions n'excèdent pas ~~13~~**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*»; [Am. 95]

a bis) Le paragraphe suivant est inséré:

«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; et/ou

ii) à assurer la mobilité des régions périphériques ou éloignées, ou des deux;»; [Am. 96]

a ter) Le paragraphe suivant est inséré:

«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;»; [Am. 97]

b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

«3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 1, point b), et paragraphe 5, les taux des péages peuvent, pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe I du règlement (UE) n° 1315/2013, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport. La structure tarifaire qui en résulte est ~~linéaire, proportionnée, rendue publique~~ **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.»~~; [Am. 98]

b bis) Le paragraphe suivant est inséré:

«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 tient 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.»*

[Am. 99]

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

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

«À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des moyens permettant aux usagers de la route d'acquitter les péages et droits d'usage 24 heures sur 24, au moins **aux frontières ou** dans les points **n'importe quel point** de vente principaux, **avec la possibilité d'obtenir un reçu**, à l'aide des moyens de paiement classiques, **y compris électroniques**, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus.»; [Am. 100]

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

«3. Lorsqu'un État membre perçoit un péage sur un véhicule, le montant total du péage, le montant de la redevance d'infrastructure, le montant de la redevance pour coûts externes et le montant de la redevance de congestion, le cas échéant, sont indiqués sur un reçu délivré à l'utilisateur de la route, **à sa demande**, si possible par voie électronique.»; [Am. 101]

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

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

(12) l'article 7 *duodecies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 7 duodecies

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

[Am. 102]

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

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

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

13 bis) L'article 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 de l'article 7 ter.*
- 3. Les États membres informent la Commission de la désignation de l'autorité de supervision.»; [Am. 103]*

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

-a) la partie introductive de l'article 9, paragraphe 2, est remplacée par le texte suivant:

“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:»; [Am. 104]

-a bis) Au paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) de réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier;»; [Am. 105]

-a ter) au paragraphe 2, le point suivant est inséré:

*«b bis) de financer des modes de transport collectifs et durables;»;
[Am. 106]*

-a quater) au paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

*«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;» [Am. 107]*

-a quinquies) au paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:

*«f) de **financer** le réseau transeuropéen de transport **et de supprimer les goulets d'étranglement;**» [Am. 108]*

-a sexies) au paragraphe 2, le point h) est remplacé par le texte suivant:

*«h) d'améliorer la sécurité routière **et la sécurité de l'infrastructure routière;** et» [Am. 109]*

-a septies) au paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«i) de mettre à disposition des places de parking sûres *et sécurisées*; »;
[Am. 110]

a) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé;

b) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Les recettes générées par les redevances de congestion, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, sont utilisées pour résoudre les problèmes liés à la congestion, ~~notamment~~ *par exemple*: **[Am. 111]**

a) en soutenant les infrastructures et les services de transport collectif;

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; **[Am. 112]**

c) en développant des infrastructures alternatives *et des nœuds multimodaux* pour les usagers des transports.»; **[Am. 113]**

b bis) Le paragraphe suivant 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.»;
[Am. 114]

(15) les articles 9 *quinquies* et 9 *sexies* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 9 quinquies

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *sexies* pour modifier l'annexe 0, les montants figurant dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter*, et les formules figurant aux sections 4.1 et 4.2 de l'annexe III *bis* afin de les adapter au progrès scientifique et technique.

Article 9 sexies

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une durée ~~indéterminée~~ **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. [Am. 115]***

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à l'article 9 *quinquies* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7 *octies*, paragraphe 4, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, et à l'article 9 *quinquies* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»;

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

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

«1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents prévus aux tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter* sont adaptés tous les deux ans, afin de tenir compte de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat). La première adaptation a lieu au plus tard le 31 mars [de l'année suivant les deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive].

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

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

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

«Article 11

-1. Les États membres ou les autorités compétentes 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. [Am. 116]

1. Chaque année, les États membres rendent public, sous une forme agrégée, un rapport sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire, qui contient des informations sur l'usage des recettes et la qualité des routes sur lesquelles des péages ou des droits d'usage sont appliqués, comme indiqué aux paragraphes 2 et 3.
2. Le rapport rendu public conformément au paragraphe 1 contient des informations sur les éléments suivants:
 - a) la redevance pour coûts externes perçue pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
 - b) la variation du montant des redevances d'infrastructure en fonction du type de véhicule;

- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance, en précisant tout écart éventuel par rapport aux coûts d'infrastructure réels découlant de la variation de la redevance d'infrastructure;
- d) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes;
- e) les recettes totales générées par les redevances de congestion;
- e bis) les recettes totales réalisées grâce aux majorations et les tronçons routiers concernés; [Am. 117]***
- f) les recettes totales générées par les péages et/ou droits d'usage;
- g) l'usage qui est fait des recettes générées par l'application de la présente directive, et la manière dont cet usage a permis à l'État membre de réaliser les objectifs visés à l'article 9, paragraphes 2 et 3;

- h) une évaluation, fondée sur des critères objectifs, de l'état de l'entretien de l'infrastructure routière sur le territoire de l'État membre, et de son évolution depuis le dernier rapport;
 - i) une évaluation du niveau de congestion sur le réseau à péage pendant les heures de pointe, fondée sur des observations du trafic en situation réelle faites sur un nombre représentatif de tronçons routiers saturés du réseau concerné, et de son évolution depuis le dernier rapport.
3. Pour ce qui est de l'évaluation de la qualité des parties du réseau routier sur lesquelles des péages ou des droits d'usage sont appliqués, les États membres utilisent des indicateurs de performance clés. Ces indicateurs portent au minimum sur les éléments suivants:
- a) la qualité de la surface de la route;
 - b) la sécurité routière;
 - c) le niveau de congestion.

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. [Am. 118]

4. Dans un délai de trois ans après [l'entrée en vigueur de la directive révisée], conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2, la Commission adopte un acte d'exécution visant à définir un ensemble harmonisé d'indicateurs.
5. Dans un délai de six ans après [l'entrée en vigueur de la directive révisée], la Commission publie un rapport fondé sur l'application, par les États membres, des indicateurs visés au paragraphe 4.

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 révisé en conséquence la réduction appliquée à ces véhicules, le cas échéant.»; [Am. 119]

19) les annexes sont modifiées comme suit:

- a) les annexes 0, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive;
- b) les annexes V, VI et VII sont ajoutées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

ANNEXE

- (1) Les annexes 0, III, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées comme suit:
- a) à l'annexe 0, la section 3 est modifiée comme suit:
 - i) le titre est remplacé par le texte suivant:
«3. Véhicules "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"»;
 - ii) dans le tableau, la ligne concernant le véhicule «VRE» est supprimée;
 - iii) le texte suivant est ajouté:

«Limites d'émissions Euro VI

	Valeurs limites							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
Procédure d'essai WHSC (APC)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (APC)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (AC)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Remarque:

AC= allumage commandé.

APC= allumage par compression

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

b) L'annexe III est modifiée comme suit:

i) la section 2 est modifiée comme suit:

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

«– La part des coûts imputable ~~aux~~ **à chaque type de** véhicules ~~utilitaires lourds~~ est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que ~~représenteront les véhicules utilitaires lourds~~ **représentera chaque type de véhicule** 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 (*). [Am. 120]

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

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

«– De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les ~~autres~~ véhicules **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.»; [Am. 121]

- ii) à la section 4, le titre et le premier tiret sont remplacés par le texte suivant:

«4. PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS DANS LE TRAFIC, COEFFICIENTS D'ÉQUIVALENCE ET MÉCANISME DE CORRECTION

- Le calcul des péages est fondé sur les parts de véhicules kilomètres, réelles et prévisionnelles, des véhicules utilitaires lourds, adaptées, le cas échéant, au moyen de coefficients d'équivalence, en vue de prendre dûment en compte le surcoût de la construction et de la réparation des infrastructures destinées à être utilisées par des véhicules utilitaires lourds.»;

- c) l'annexe III *bis* est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III *bis*

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE

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

1. Les parties du réseau routier concernées

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

~~Lorsqu'un État membre 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:~~

~~—— 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. [Am. 122]~~

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. **[Am. 123]**

3. Montant de la redevance

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

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

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

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

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

4. Éléments de coût externe

4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic

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

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

dans laquelle:

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

Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques* (qui exige l'utilisation du guide EMEP/AEE sur l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques**). Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par l'autorité indépendante visée à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, en appliquant des méthodes scientifiquement prouvées.

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

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

Lorsqu'un État membre 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:

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

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

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

dans lesquelles:

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

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

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques établies en vertu de l'article 7 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil***.

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

Pour le trafic journalier moyen pondéré, un facteur d'équivalence "e" est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers, établi sur la base des niveaux des émissions sonores de la moyenne des voitures et de la moyenne des poids lourds et compte tenu du règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE.

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

-
- * Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (JO L 344 du 17.12.2016, p. 1).
 - ** Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement.
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>
 - *** Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).»;

d) l'annexe III *ter* est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III *ter*

~~VALEURS DE RÉFÉRENCE~~ **MINIMALES** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

La présente annexe fixe les valeurs de référence **minimales** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore. [Am. 126]

Tableau 1: valeurs de référence **minimales** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds [Am. 127]

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain ⁽¹⁾	Interurbain ⁽²⁾
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge inférieur à 14 tonnes ou ayant deux essieux	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 14 et 28 tonnes ou ayant trois essieux	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 28 et 40 tonnes ou ayant quatre essieux	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8

	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge supérieur à 40 tonnes ou ayant 5 essieux ou plus	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3

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

Tableau 2: valeurs de référence **minimales** de la redevance pour coûts externes pour les autocars [Am. 128]

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain ⁽¹⁾	Interurbain ⁽²⁾
Autocar ayant un poids maximum en charge autorisé de 18 tonnes ou ayant deux essieux	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	1,4	0,2
Autocar ayant un poids maximum en charge autorisé supérieur à 18 tonnes ou ayant 3 essieux ou plus	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	1,4	0,2

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

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

Les valeurs des tableaux 1 et 2 peuvent être multipliées par \neq ***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;»***; [Am. 129]

Tableau 3: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les voitures particulières (cents/véhicule-kilomètre)

<i>Véhicule</i>	<i>Moteur</i>	<i>Classification EURO</i>	<i>Périurbain</i>	<i>Interurbain</i>
<i>Voiture diesel</i>	<i>< 1,4l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>1,4-2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>
	<i>Euro 1</i>		<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
	<i>Euro 2</i>		<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 3</i>		<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
	<i>Euro 4</i>		<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 5</i>		<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
	<i>> 2,0l</i>	<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Voiture essence</i>	<i>< 1,4l</i>	<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>
<i>Euro 6</i>			<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Euro 0</i>			<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
<i>Euro 1</i>			<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
<i>Euro 2</i>			<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
<i>Euro 3</i>			<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>1,4-2,0l</i>		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
<i>> 2,0l</i>		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>

	<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>> 2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
	<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

[Am. 124]

Tableau 4: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les véhicules utilitaires légers (cents/véhicule-kilomètre)

<i>Véhicule</i>	<i>Classification EURO</i>	<i>Périurbain</i>	<i>Interurbain</i>
<i>VUL essence</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>VUL diesel</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

[Am. 125]

- e) à l'annexe IV, le tableau intitulé «Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)» est remplacé par le texte suivant:

«ENSEMBLES DE VÉHICULES (VÉHICULES ARTICULÉS ET TRAINS DE VÉHICULES)»

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes		Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension		Classe de dommages
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		
Égal ou supérieur à	Inférieur à	Égal ou supérieur à	Inférieur à	
<i>2 + 1 essieux</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 essieux</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 essieux</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 essieux</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 ou 9 essieux</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»;

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.»;

[Am. 130]

(2) les annexes V, VI et VII suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE V
EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE DE
CONGESTION

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

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

Les États membres définissent précisément:

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

Tableau 1: critères utilisés pour classifier les routes du réseau visées au point a) en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain"

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

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

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

Tableau 2: coefficients d'équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules

Catégorie de véhicule	Coefficient d'équivalence
Véhicules utilitaires légers	1
Poids lourds non articulés	1,9
Autobus et autocars	2,51,5
Poids lourds articulés	2,9

[Am. 131]

2. Montant de la redevance

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

L'État membre publie tous les éléments suivants suffisamment longtemps avant la mise en œuvre d'une redevance de congestion:

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

Les États membres mettent à la disposition de la Commission toute information à publier en application des points a) et b).

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

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

ANNEXE VI NIVEAU MAXIMAL DE LA REDEVANCE DE CONGESTION

La présente annexe fixe le niveau maximal de la redevance de congestion.

Les niveaux maximaux figurant dans le tableau ci-dessous s'appliquent aux véhicules utilitaires légers. Pour les autres catégories de véhicules, les redevances sont établies en multipliant la redevance appliquée aux véhicules utilitaires légers par les coefficients d'équivalence indiqués dans le tableau figurant à l'annexe V.

Tableau: Niveau maximal de la redevance de congestion pour les véhicules utilitaires légers

Cents/véhicule-kilomètre	Metropole	Axe non métropolitain
Autoroutes	67	34
Routes principales	198	66

ANNEXE VII

VARIATION DES PÉAGES ET DES DROITS D'USAGE POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

La présente annexe définit les catégories d'émissions prises en compte pour différencier les péages et les droits d'usage.

Les émissions de polluants sont mesurées conformément au règlement (UE) n° .../... de la Commission*.

Les taux réduits s'appliquent pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers produisant des émissions spécifiques de CO₂, mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil**, qui sont en deçà des niveaux correspondant aux objectifs applicables de l'UE pour le parc de voitures fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil*** et au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil****.

Tableau: catégories d'émissions des véhicules utilitaires légers

Facteur de conformité	1.5-2.1	1-1.5	inférieur à 1	Véhicules à émissions nulles
Redevance par km	Inférieure de 10 % au taux le plus élevé	Inférieure de 20 % au taux le plus élevé	Inférieure de 30 % au taux le plus élevé	Inférieure de 75 % au taux le plus élevé

-
- * Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/xxx et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers dans des conditions de conduite réelles (Euro 6) [RDE 3] (JO L... du ... 2017, p....).
 - ** Règlement (CE) n° 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).
 - *** Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).
 - **** Règlement (CE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).».