

Bruxelles, le 5 novembre 2018
(OR. en)

13535/18

Dossier interinstitutionnel:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	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 - Résultat de la première lecture du Parlement européen (Strasbourg, du 22 au 25 octobre 2018)

I. INTRODUCTION

La rapporteure, Mme Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR), a présenté, au nom de la commission des transports et du tourisme, un rapport concernant la proposition de directive. Ce rapport contenait 131 amendements (amendements 1 à 131) à la proposition.

Les groupes politiques ont en outre déposé les amendements suivants: le groupe Verts/ALE a déposé neuf amendements (amendements 133 à 141), le groupe EFDD a déposé un amendement (amendement 132) et le groupe Europe des Nations et des Libertés a déposé trente amendements (amendements 142 à 171). Un amendement (amendement 172) a été déposé par plus de 38 députés.

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 25 octobre 2018, l'assemblée plénière a adopté les amendements suivants: 1-4, 5 (première partie), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (première partie), 47-59, 61-70, 72, 75-131 et 164.

La proposition de la Commission ainsi modifiée constitue la position du Parlement en première lecture, contenue dans sa résolution législative qui figure en annexe¹.

¹ Le texte de la position du Parlement contenu dans la résolution législative indique les modifications apportées à la proposition de la Commission par les amendements: les passages ajoutés sont signalés en caractères *gras et italiques*, et les passages supprimés par le signe "■".

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 2017²,
 - vu l'avis du Comité des régions du 1^{er} février 2018³,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A8-0202/2018),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

² JO C 81 du 2.3.2018, p. 188.

³ JO C 176 du 23.5.2018, p. 66.

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Dans ce livre blanc, la Commission fixe à 2020 la date limite pour "parvenir à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d'usure)".

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) Le transport routier de marchandises et de personnes contribue au rejet dans l'atmosphère de divers polluants. Parmi ces polluants, qui nuisent très gravement à la santé humaine et affectent la qualité de l'air ambiant dans l'Union, figurent les particules fines (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.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quater) Selon l'Organisation mondiale de la santé, le bruit causé par la seule

circulation routière est le deuxième facteur de stress environnemental en Europe, immédiatement après la pollution atmosphérique, Au moins 9 000 décès prématurés par an sont imputables aux maladies cardiaques causées par le bruit de la circulation.

Amendement 4

Proposition de directive

Considérant 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 5

Proposition de directive

Considérant 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3) Tous les véhicules **utilitaires lourds** ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, **alors que** les véhicules **utilitaires** légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier et notamment aux émissions et à la congestion. Par souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale, il y a lieu de veiller à ce que les véhicules qui, jusqu'à présent, ne relevaient pas du cadre fixé dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ pour les péages et les droits d'usage soient inclus dans ce cadre. Le champ d'application de la directive devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi

(3) Tous les véhicules ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, **et** les véhicules légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier et notamment aux émissions et à la congestion. Par souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale, il y a lieu de veiller à ce que les véhicules qui, jusqu'à présent, ne relevaient pas du cadre fixé dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil 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 **et aux**

qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières.

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.*

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) Pour s'assurer du caractère proportionné de cette mesure, il convient de ne cibler que les camionnettes destinées au transport de marchandises

par route, visées par les règlements (CE) n° 1071/2009^{1bis} et 1072/2009^{1ter} du Parlement européen et du Conseil ainsi que par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil^{1quater}.

^{1bis} 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).

^{1ter} 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).

^{1 quater} 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).

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(4) Par nature, les droits d'usage fondés sur la durée ne reflètent pas précisément les coûts d'infrastructure réellement induits et, pour des raisons similaires, ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit d'encourager des opérations plus propres et plus efficaces ou

de réduire la congestion. Il conviendrait donc de les remplacer progressivement par des redevances fondées sur la distance, qui sont plus équitables, plus efficaces et plus efficaces.

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.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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 doivent faciliter, dans le respect de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil, l'adaptabilité desdits contrats à l'évolution du cadre réglementaire de l'Union.

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 4 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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 MIE après

Amendement 15**Proposition de directive
Considérant 5***Texte proposé par la Commission*

(5) Afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, il faudrait permettre aux États membres de mettre en place des systèmes adéquats pour la perception des redevances dans le cadre d'un ensemble plus vaste de services de mobilité. Ces systèmes devraient garantir une répartition équitable des coûts d'infrastructure *et* refléter le principe du "pollueur payeur". Tout État membre mettant en place un tel système devrait veiller à ce que celui-ci soit conforme aux dispositions de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil.

Amendement

(5) Afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, il faudrait permettre aux États membres de mettre en place des systèmes adéquats pour la perception des redevances dans le cadre d'un ensemble plus vaste de services de mobilité. Ces systèmes devraient garantir une répartition équitable des coûts d'infrastructure, refléter le principe du "pollueur payeur" *et prévoir une affectation des contributions des utilisateurs. À cet égard, il est loisible aux États membres d'instaurer des péages sur des routes n'appartenant pas au réseau routier principal.* Tout État membre mettant en place un tel système devrait veiller à ce que celui-ci soit conforme aux dispositions de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil.

Amendement 16**Proposition de directive
Considérant 5 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

(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.

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) *La perception généralisée de redevances pour l'utilisation du réseau routier par des moyens électroniques s'accompagne de la collecte et de l'enregistrement d'une quantité considérable de données à caractère personnel, qui permettent par ailleurs d'établir des profils détaillés de déplacement. Les États membres et la Commission 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.*

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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;*

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, il importe de garantir que toute redevance fondée sur la durée appliquée aux véhicules utilitaires légers est proportionnée, y compris en ce qui concerne les périodes d'utilisation inférieures à une année. À cet égard, il convient de prendre en considération le fait que le mode d'utilisation des véhicules utilitaires légers diffère de celui des véhicules utilitaires lourds. Le calcul de redevances fondées sur la durée proportionnées pourrait être effectué sur la base des données disponibles relatives aux modèles de déplacement.

(6) Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds, il importe de garantir que toute redevance fondée sur la durée **éventuellement** appliquée **par les États membres** aux véhicules utilitaires légers est proportionnée, y compris en ce qui concerne les périodes d'utilisation inférieures à une année. À cet égard, il convient de prendre en considération le fait que le mode d'utilisation des véhicules utilitaires légers diffère de celui des véhicules utilitaires lourds. Le calcul de redevances fondées sur la durée proportionnées pourrait être effectué sur la base des données disponibles relatives aux modèles de déplacement, **pour autant qu'elles garantissent l'absence de toute discrimination.**

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes **peut** être imposée à un niveau proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance. Cette méthode s'est avérée être la manière la plus équitable et la plus efficace pour tenir compte des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues à la pollution atmosphérique et au bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, et elle garantirait une contribution équitable des véhicules utilitaires lourds au respect des normes de qualité de l'air de l'UE et à toute limite de bruit applicable ou tout objectif en la matière. Il y a donc lieu de faciliter l'application de telles redevances.

Amendement

(7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes, ***traduisant le principe du pollueur-payeur, devrait*** être imposée à un niveau proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance. Cette méthode s'est avérée être la manière la plus équitable et la plus efficace pour tenir compte des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues à la pollution atmosphérique et au bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, et elle garantirait une contribution équitable des véhicules utilitaires lourds au respect des normes de qualité de l'air de l'UE et à toute limite de bruit applicable ou tout objectif en la matière. Il y a donc lieu de faciliter l'application de telles redevances.

Amendement 23

Proposition de directive Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) À cet effet, il ***convient de remplacer*** la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale par des valeurs ***de référence*** facilement applicables et mises à jour en fonction de l'inflation, des progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes du transport routier et de l'évolution de la composition de la flotte.

Amendement

(8) À cet effet, il ***devrait être possible de prévoir l'application d'une redevance pour coûts externes afférente aux réseaux non visés par une redevance d'infrastructure, et*** la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale ***devrait être remplacée*** par des valeurs ***minimales*** facilement applicables et mises à jour en fonction de l'inflation, des progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes du transport routier et de l'évolution de la composition de la flotte.

Amendement 24

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.

Amendement 25

Proposition de directive Considérant 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 ter) Afin de garantir une réutilisation appropriée des recettes provenant des redevances pour coûts externes, il convient de réinvestir lesdites recettes dans le secteur des infrastructures de transport pour ainsi favoriser les moyens de transport plus durables dont l'incidence sur l'environnement est moins forte.

Amendement 27

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) La variation des redevances d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO a contribué à l'utilisation de véhicules plus propres. Toutefois, étant donné le renouvellement

(9) La variation des redevances d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO a contribué à l'utilisation de véhicules plus propres. Toutefois, étant donné le renouvellement

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

des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait **perdre de sa pertinence** avant la fin de l'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.

Amendement 28

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et **les** plus efficaces, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules.

Amendement

(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et **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 (UE) 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.***

Amendement 29

Proposition de directive Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Le transit transalpin a, pour les régions concernées, des répercussions particulièrement lourdes du point de vue de la pollution sonore et atmosphérique

ainsi que de l'usure des infrastructures, lesquelles sont encore exacerbées par la concurrence avec les corridors avoisinants au niveau des coûts. Il convient donc de laisser aux régions concernées et aux États membres une importante marge de manœuvre pour ce qui est de la tarification des coûts externes et de la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic, notamment pour éviter des effets de déplacement involontaires et un trafic de contournement entre les corridors.

Amendement 30

Proposition de directive Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La congestion des routes, à laquelle tous les véhicules à moteur contribuent dans des proportions différentes, représente un coût s'élevant à environ 1 % du PIB, une grande partie de celui-ci pouvant être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines. Il y a donc lieu d'autoriser l'application d'une redevance de congestion spécifique, à condition qu'elle soit appliquée à toutes les catégories de véhicules. Pour qu'elle soit efficace et **proportionnée**, il convient de calculer cette redevance sur la base des coûts marginaux de la congestion et de la différencier en fonction de la localisation, de l'heure et de la catégorie du véhicule. Afin de maximiser l'effet bénéfique d'une redevance de congestion, les recettes correspondantes devraient être allouées à des projets visant à remédier aux sources du problème.

Amendement

(13) La congestion des routes, à laquelle tous les véhicules à moteur contribuent dans des proportions différentes, représente un coût s'élevant à environ 1 % du PIB, une grande partie de celui-ci pouvant être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines. Il y a donc lieu d'autoriser l'application d'une redevance de congestion spécifique, à condition qu'elle soit appliquée à toutes les catégories de véhicules. Pour qu'elle soit efficace, **proportionnée et non discriminatoire**, il convient de calculer cette redevance sur la base des coûts marginaux de la congestion et de la différencier en fonction de la localisation, de l'heure et de la catégorie du véhicule. **De même, il faut trouver des formules équilibrées de compensation qui ne discriminent pas les travailleurs qui vivent dans les banlieues et qui, dans la situation qui est la leur, supportent déjà le coût des droits d'usage et les péages.** Afin de maximiser l'effet bénéfique d'une redevance de congestion, les recettes correspondantes devraient être allouées à des projets visant à remédier aux sources du problème.

Amendement 31

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 32

Proposition de directive Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Au regard des coûts externes importants liés aux accidents, qui s'élèvent à plusieurs dizaines de milliards d'euros par an, les États membres 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 Conseil^{1bis}, d'internaliser plus largement les coûts exclus des contrats d'assurance. Une quote-part de ces coûts pourrait être couverte par le régime d'assurance social correspondant ou par la société en général, notamment les frais administratifs des services publics, le coût de certains services médicaux, les pertes en capital humain et le coût du préjudice corporel et psychologique.

^{1bis} Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

Amendement 33

Proposition de directive Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Les majorations appliquées aux redevances d'infrastructure pourraient également apporter une contribution utile pour résoudre les problèmes liés aux dommages importants à l'environnement ou à la congestion et causés par l'utilisation de certaines routes, pas uniquement dans les régions montagneuses. Il y a donc lieu de ***supprimer la restriction actuelle*** qui ***limite*** les ***majorations*** à ces régions. Afin d'éviter une double taxation des usagers, les majorations ***ne devraient pas être appliquées*** sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.

Amendement

(16) Les majorations appliquées aux redevances d'infrastructure pourraient également apporter une contribution utile pour résoudre les problèmes liés aux dommages importants à l'environnement ou à la congestion et causés par l'utilisation de certaines routes, pas uniquement dans les régions montagneuses. Il y a donc lieu de ***faciliter les majorations en supprimant les restrictions actuelles*** qui les ***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 ***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***.

Amendement 34

Proposition de directive Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, il importe de veiller à ce que la présente directive n'entrave pas la libre circulation des citoyens. Les États membres 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.

Amendement 35

Proposition de directive Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(18) Afin de tirer parti des synergies potentielles entre les systèmes de tarification routière existants de manière à diminuer les coûts d'exploitation, la Commission devrait être pleinement associée à la coopération entre les États membres qui envisagent d'introduire des systèmes de tarification routière communs **et interopérables**.

Amendement 36

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les redevances routières **peuvent** mobiliser des ressources qui contribuent au financement de l'entretien et du développement d'infrastructures de transport de grande qualité. Il est donc approprié **d'encourager** les États membres **à utiliser** les recettes provenant des redevances routières en conséquence et, **à cette fin**, d'exiger qu'ils rendent dûment compte de l'usage de ces recettes. Cela devrait notamment contribuer à recenser les éventuels besoins de financement non couverts et à accroître l'adhésion du public à la tarification routière.

Amendement

(19) Les redevances routières **permettent de** mobiliser des ressources qui contribuent au financement **et au financement croisé de projets d'infrastructures de transport de substitution ainsi qu'au financement** de l'entretien et du développement d'infrastructures **et de services** de transport de grande qualité. Il est donc approprié **que** les États membres **utilisent** les recettes provenant des redevances routières en conséquence et d'exiger qu'ils rendent dûment compte de l'usage de ces recettes. **Les recettes provenant des redevances d'infrastructures et des redevances pour coûts externes 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.

Amendement 37

Proposition de directive Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des redevances routières. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs *de référence pour la* tarification des coûts externes, de la définition des modalités de la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds, et de l'adaptation aux progrès techniques des modalités de la variation des redevances d'infrastructure pour les véhicules *utilitaires* légers. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des

Amendement

(21) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des redevances routières. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs *minimales de* tarification des coûts externes, de la définition des modalités de la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds, et de l'adaptation aux progrès techniques des modalités de la variation des redevances d'infrastructure pour les véhicules légers. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des

groupes d'experts de la Commission
traitant de la préparation des actes
délégués.

groupes d'experts de la Commission
traitant de la préparation des actes
délégués.

Amendement 38

Proposition de directive Considérant 21 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 bis) Deux ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission instaure un cadre d'application général, transparent et compréhensible, aux fins de l'internalisation des coûts liés à l'environnement, à la congestion et à la santé, et sur lequel le calcul des redevances d'infrastructures reposera à l'avenir. À cet effet, la Commission 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.

Amendement 39

Proposition de directive Considérant 21 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 - alinéa 1 - point 1

Directive 1999/62/CE

Titre

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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;

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Texte proposé par la Commission

a) les infrastructures nouvelles ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes;

Amendement

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***;

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

6) "péage", ***ne*** somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à ***l'utilisation***, par un véhicule, des

Amendement

6) "péage", ***une*** somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à ***l'utilisation***, par un véhicule, des

infrastructures, qui comprend une **redevance d'infrastructure et, le cas échéant**, une redevance **de congestion** ou une redevance pour coûts externes **ou les deux**;

infrastructures, qui comprend une **ou plusieurs des redevances suivantes**: une redevance **d'infrastructure** ou une redevance pour coûts externes;

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 11

Texte proposé par la Commission

11) "coût de la pollution atmosphérique due au trafic", le coût des dommages causés par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;

Amendement

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;

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 12

Texte proposé par la Commission

12) "coût de la pollution sonore due au trafic", le coût des dommages causés par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;

Amendement

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;

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis) "véhicule léger", un véhicule utilitaire léger ou une voiture particulière;

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 19

Texte proposé par la Commission

Amendement

19) "véhicule utilitaire léger", **une voiture particulière, un minibus** ou une camionnette;

19) "véhicule utilitaire léger", **un minibus, une camionnette** ou une camionnette **destinée au transport de marchandises;**

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

20 bis) "véhicule présentant un intérêt historique", un véhicule présentant un intérêt historique au sens

*de l'article 3, paragraphe 7, de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil**

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

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 22

Texte proposé par la Commission

22) "camionnette", un véhicule ***destiné au transport de marchandises*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;

Amendement

22) "camionnette", un véhicule, ***autre qu'une voiture particulière***, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

22 bis) ***"camionnette destinée au transport de marchandises", un véhicule d'une masse en charge maximale autorisée comprise entre 2,4 tonnes et 3,5 tonnes et d'une hauteur supérieure à 2 mètres, utilisé pour exercer la profession de transporteur par route au sens du règlement (CE) n° 1071/2009 du***

** 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).*

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 22 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*22 ter) "fonctionnement à zéro émission",
le fonctionnement d'un véhicule ne
générant pas, de manière vérifiable, de
gaz à l'échappement sur la totalité du
réseau routier couvert;*

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*23 bis) "motocycle", un véhicule à
deux roues, avec ou sans side-car, ainsi
que tout véhicule à trois ou quatre roues
des catégories L3e, L4e, L5e, L6e et L7e
visées au règlement (UE) n° 168/2013;*

Amendement 53

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 27

Texte proposé par la Commission

27) "contrat de concession", **un marché public de travaux** au sens de l'article 1^{er} de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil**;

**** 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).**

Amendement

27) "contrat de concession": **une concession** au sens de l'article 5 de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil**;

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

Amendement 54

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 29

Texte proposé par la Commission

29) "dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle", un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins **5 %** par rapport à l'année précédente, après correction en fonction de l'inflation mesurée sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).

Amendement

29) "dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle", un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins **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.*

Amendement 55

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*29 bis) "financement croisé", le
financement de projets d'infrastructures
de transport de substitution efficaces
grâce aux recettes des péages et des
redevances d'infrastructure perçues pour
des infrastructures existantes;*

Amendement 56

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 1 – point 29 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*29 ter) "États membres", l'ensemble
des autorités nationales, et donc du
pouvoir central, des différentes autorités
dans le cadre d'un État fédéral et des
autorités territoriales diverses chargées de
faire respecter le droit de l'Union.*

Amendement 57

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.

Amendement

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.

Amendement 58

Proposition de directive

Article 1– alinéa 1 – point 2 bis (new)

Directive 1999/62/CE

Article 6 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

"b bis) véhicules présentant un intérêt historique;"

Amendement 59

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 61

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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.***

Amendement 62

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 10

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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.

Amendement 63

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: dix jours, un mois ou deux mois ou les deux, et un an. Le taux bimestriel ne doit pas dépasser 30 % du taux annuel, le taux mensuel ne doit pas dépasser 18 % du taux annuel, ***et*** le taux de la décade ne ***doit*** pas dépasser 8 % du taux annuel.

Amendement

Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: ***un jour, une semaine***, dix jours, un mois ou deux mois ou les deux, et un an. Le taux bimestriel ne doit pas dépasser 30 % du taux annuel ***et*** le taux mensuel ne doit pas dépasser 18 % du taux annuel; ***par ailleurs***, le taux de la décade, ***le taux hebdomadaire et le taux journalier*** ne ***doivent*** pas dépasser 8 % du taux annuel.

Amendement 64

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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.";

Amendement 65

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. La proportionnalité des droits d'usage peut tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union.

Amendement 66

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 ter – paragraphe 2 bis (nouveau)

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))."

Amendement 67

**Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 1

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

Pour *les véhicules utilitaires lourds*, la redevance pour coûts externes varie et est

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 coûts externes liée à la pollution atmosphérique ou à la pollution

fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III bis, et ***elle respecte*** les valeurs ***de référence*** fixées à l'annexe III ter.

sonore due au trafic, varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III bis et ***respecte au moins*** les valeurs ***minimales*** fixées à l'annexe III ter.

Amendement 68

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 69

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. À compter du 1^{er} 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.

Amendement 70

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 72

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 7 quinquies bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'applique d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément aux coefficients d'équivalence types fixés à l'annexe V.

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

Amendement 75

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d'infrastructures de transport ***routier du réseau central identifié conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et*** sont *situées* dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

Amendement

a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d'infrastructures de transport ***ou de services de transport*** qui sont *situés* dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

Amendement 76

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 ter, paragraphe 1, et à l'article 7 sexies, sauf *si* les ***recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de corridors du réseau central***, auquel cas la majoration ne peut excéder **25 %**;

Amendement

b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 ter, paragraphe 1, et à l'article 7 sexies, sauf ***dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants***, auquel cas la majoration ne peut excéder **50 %**;

Amendement 77

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) une description de *l'endroit* exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer *la construction de corridors du réseau central* visés au point a) sont soumises à la Commission préalablement à *l'application* de la majoration;

Amendement

d) une description de *l'endroit* exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer *les infrastructures de transport ou les services de transport* visés au point a) sont soumises à la Commission préalablement à *l'application* de la majoration;

Amendements 78 et 164

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 bis

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

supprimé

Proposition de directive**Article 1 – alinéa 1 – point 7**

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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

Amendement 80

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculé conformément à l'article 7 quater, sauf pour les véhicules des classes d'émissions EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, III et IV à compter du 1er janvier 2015, V à compter du 1er janvier 2019 et VI à partir de janvier 2023. Toutes les recettes générées par l'application simultanée de la majoration et des redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de corridors du réseau central dont la liste figure à la partie I de l'annexe I du règlement (UE) no 1316/2013.

supprimé

Amendement 81

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour;

d) les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour **ou le nombre d'heures durant lesquelles le taux de congestion dépasse 100 % des capacités;**

Amendement 82

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, ***n'effectue pas de paiements au moyen des services de télépéage ou ne détient pas d'abonnement valide ou que son véhicule n'est pas doté d'un équipement embarqué approuvé par l'exploitant du péage*** attestant la classe d'émissions du véhicule aux fins du paragraphe 2, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

Amendement 83

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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

Amendement 84

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'acte délégué, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en tenant compte des valeurs de référence pour les émissions de CO₂ et de la catégorisation de véhicules concernée.

Amendement 85

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 86

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 d'ici ... [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.

Amendement 87

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Amendement 88

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 89

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Amendement 90

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Amendement 91

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 sexies pour modifier l'annexe VII en vue d'adapter les modalités précisées dans ladite annexe aux progrès techniques ***et de tenir compte du rôle des composants permettant d'améliorer la sécurité routière comme la décarbonation des transports.***

Amendement 92

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – point a bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 nonies – paragraphe 1 – point a – tiret 3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) À l'article 7 nonies, paragraphe 1, point a), le tiret suivant est ajouté:

"– des informations claires sur l'interopérabilité de l'équipement embarqué à bord des véhicules pour acquitter les droits d'usage et les péages. Ces informations exposent les raisons pour lesquelles d'autres équipements embarqués utilisés dans d'autres États membres ne peuvent être utilisés par les usagers pour ce dispositif de péage".

Amendement 93

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – point a ter (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 nonies – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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."

Amendement 94

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 – phrase introductive

Texte en vigueur

2. *Les* États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que:

Amendement

-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:"

Amendement 95

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) ces abattements ou réductions n'excèdent pas **13** % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.

Amendement

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

Amendement 96

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – point a bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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;

Amendement 97

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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;

Amendement 98

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point b

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 octies, paragraphe 1, point b), et paragraphe 5, les taux des péages peuvent, pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe I du règlement (UE) n° 1315/2013, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport. La structure tarifaire qui en résulte est **linéaire, proportionnée, rendue publique** et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions **et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage.**;

Amendement

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 octies, paragraphe 1, point b), et paragraphe 5, les taux des péages peuvent, pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe I du règlement (UE) 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 **rendue publique** et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.;

Amendement 99

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 tienne compte des différentes caractéristiques du transport à courte distance et du transport à longue distance, en particulier des solutions disponibles en matière de transfert modal vers d'autres modes de transport;***
- b) la variation s'applique de manière non discriminatoire;***
- c) l'équipement technique permette la détection des points d'entrée et de sortie du véhicule à travers les frontières nationales."***

Amendement 100

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point a

Directive 1999/62/CE

Article 7 undecies – paragraphe 1 – phrase 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

À cette fin, les États membres coopèrent

À cette fin, les États membres coopèrent

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

pour instaurer des moyens permettant aux usagers de la route d'acquitter les péages et droits d'usage 24 heures sur 24, **aux frontières ou** dans **n'importe quel point** de vente, **avec la possibilité d'obtenir un reçu**, à l'aide des moyens de paiement, **y compris électroniques**, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus.

Amendement 101

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point b

Directive 1999/62/CE

Article 7 undecies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 102

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 12

Directive 1999/62/CE

Article 7 duodecies – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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

Amendement 103

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 13 bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.**

Amendement 104

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte en vigueur

Amendement

2. Les États membres déterminent

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

"2. Afin de permettre le développement

L'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble.*** En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être*** utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin:

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:"

Amendement 105

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point b

Texte en vigueur

b) de réduire à la source la pollution due au transport routier;

Amendement

-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;

Amendement 106

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

"b bis) de financer des modes de

transport collectifs et durables;"

Amendement 107

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point e

Texte en vigueur

e) de développer des infrastructures *alternatives* pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles;

Amendement

-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;"

Amendement 108

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point f

Texte en vigueur

f) de *soutenir* le réseau transeuropéen de transport;

Amendement

-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;"

Amendement 109

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point h

Texte en vigueur

Amendement

h) d'améliorer la sécurité routière; et

-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"

Amendement 110

Proposition de directive

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

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) de mettre à disposition des places de parking sûres.

-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;*** "

Amendement 111

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Amendement 112

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

- b) en supprimant les goullets d'étranglement sur le réseau transeuropéen de transport;

Amendement

- b) en supprimant les goullets d'étranglement ***et les chaînons manquants sur leurs réseaux, lorsqu'une redevance s'applique, et*** sur le réseau transeuropéen de transport;

Amendement 113

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – sous-point b

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 3 – point c

Texte proposé par la Commission

- c) en développant des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.

Amendement

- c) en développant des infrastructures alternatives ***et des nœuds multimodaux*** pour les usagers des transports;

Amendement 114

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – point b bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***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."***

Amendement 115

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 15

Directive 1999/62/CE

Article 9 sexies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7 octies, paragraphe 4, à l'article 7 octies bis, paragraphe 4, et à l'article 9 quinquies est conféré à la Commission pour une durée ***indéterminée*** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Amendement

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

Amendement 116

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-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.

Amendement 117

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) les recettes totales réalisées grâce aux majorations et les tronçons routiers concernés.

Amendement 118

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les États membres publient les résultats découlant du réinvestissement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, tout comme, en particulier, les retombées positives sur la sécurité routière, l'incidence environnementale et la congestion du trafic routier.

Amendement 119

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente un rapport sur l'évolution de la part de marché des véhicules à émissions nulles et révisé en conséquence la réduction appliquée à ces véhicules, le cas échéant.

Amendement 120

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 1

Directive 1999/62/CE

Annexe III – point 2.1 – tiret 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

— La part des coûts imputable ***à chaque type de véhicule*** est déterminée de manière objective et transparente, en tenant compte de la part du trafic que ***représentera chaque type de véhicule*** empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules kilomètres parcourus par les véhicules de transport de marchandises peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 (*).

Amendement 121

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 2

Directive 1999/62/CE

Annexe III – point 2.2 – tiret 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Amendement 122

Proposition de directive

Annexe VIII – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

supprimé

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.

Amendement 123

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

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.

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.

Amendement 124

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – tableau 3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Voiture essence	> 2,0l	Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		Euro 0	3,9	1,3	
		Euro 1	1,9	0,9	
		Euro 2	1,8	0,9	
		Euro 3	1,7	0,9	
	< 1,4 l	Euro 4	1,4	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		Euro 0	3,7	2,4	
		Euro 1	1,0	0,4	
		Euro 2	0,7	0,3	
		Euro 3	0,5	0,2	
		Euro 4	0,5	0,2	
		Euro 5	0,5	0,2	
		Euro 6	0,5	0,2	
		1,4-2,0l	Euro 0	3,9	3,0
			Euro 1	1,1	0,4
			Euro 2	0,7	0,3
			Euro 3	0,5	0,2
			Euro 4	0,5	0,2
			Euro 5	0,4	0,2
		> 2,0l	Euro 6	0,4	0,2
			Euro 0	4,0	3,0
Euro 1	1,0		0,4		
Euro 2	0,5		0,3		
Euro 3	0,5		0,2		
Euro 4	0,5		0,2		
Euro 5	0,4		0,2		
	Euro 6	0,4	0,2		

Amendement 125

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Amendement 126

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – titre

Texte proposé par la Commission

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

La présente annexe fixe les valeurs **de
référence** de la redevance pour coûts

Amendement

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

La présente annexe fixe les valeurs
minimales de la redevance pour coûts

externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.

externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.

Amendement 127

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – tableau 1 – titre

Texte proposé par la Commission

Tableau 1: valeurs **de référence** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds

Amendement

Tableau 1: valeurs **minimales** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds

Amendement 128

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – tableau 2 – titre

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: valeurs **de référence** de la redevance pour coûts externes pour les autocars

Amendement

Tableau 2: valeurs **minimales** de la redevance pour coûts externes pour les autocars

Amendement 129

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les valeurs des tableaux 1 et 2 peuvent être multipliées par **2** au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la

Amendement

Les valeurs des tableaux 1 et 2 peuvent être multipliées par **un facteur de référence de 4** au maximum dans les régions montagneuses et autour des

moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient.

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;*

Amendement 130

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point e bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe IV – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) À l'annexe IV, l'alinéa suivant est ajouté:

Pour tous les véhicules à moteur utilisant des carburants alternatifs, le poids maximal autorisé est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant alternatif utilisée dans la limite d'une tonne.

Amendement 131

Proposition de directive

Annexe I – point 2

Directive 1999/62/CE

Annexe V – point 1 – sous-point c) – tableau 2 – colonne 1 – ligne 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autobus et autocars	Autobus et autocars
2,5	1,5