



Bruxelles, le 22 novembre 2019
(OR. en)

14383/19

Dossier interinstitutionnel:
2017/0114(COD)

TRANS 545

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 14059/19
N° doc. Cion:	ST 9672/17 + ADD 1
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 – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 1^{er} juin 2017, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui s'inscrit dans le premier train de mesures sur la mobilité.
2. La Commission a présenté sa proposition en vue de résoudre les problèmes liés aux émissions de gaz à effet de serre, au financement des infrastructures routières et à la congestion.
La proposition modifie la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 1999/62/CE).

II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond pour cette proposition, et Mme Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR) comme rapporteure pour la 8^e législature.
4. Le 25 octobre 2018, le Parlement a adopté sa position en première lecture.
5. M. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) a été désigné rapporteur pour la 9^e législature.
6. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition lors de sa 529^e session plénière, le 18 octobre 2017. Le Comité européen des régions a adopté son avis sur la proposition lors de sa 127^e session plénière, le 1^{er} février 2018.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

7. Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux le 1^{er} juin 2017 par une présentation générale de la proposition. Le 21 juin 2017, il a examiné l'analyse d'impact.
8. Le 5 décembre 2017, le Conseil (TTE, Transports), a tenu un débat d'orientation sur la proposition (doc. 14426/17) et un rapport sur l'état d'avancement des travaux a été présenté le 6 juin 2019 (doc. 9331/19).

IV. QUESTIONS EN SUSPENS

9. La présidence estime que la proposition contribue pour beaucoup à réduire les émissions carbonées du secteur des transports et qu'elle constitue une mesure visant à aider les États membres à réduire les émissions du secteur des transports routiers qui peut faire une nette différence. Les dispositions du nouvel article 7 *octies-bis* sont essentielles pour parvenir à ce résultat dans la mesure où elles fournissent un nouvel outil contraignant à l'échelle de l'UE pour faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des émissions de CO₂. La flexibilité dont ont besoin les États membres est prise en compte dans d'autres articles, ce qui permet d'appliquer la directive de la manière la plus efficace possible, tout en garantissant le niveau nécessaire d'harmonisation des règles.

10. Les considérants n'ayant pas fait l'objet d'une analyse systématique, il conviendra d'y procéder au sein du groupe "Transports terrestres" une fois que l'orientation générale aura été adoptée.

V. CONCLUSION

11. Le 20 novembre 2019, le Comité des représentants permanents a examiné le texte de compromis et décidé de le présenter, tel qu'il figure à l'annexe du présent rapport, afin qu'une orientation générale puisse être dégagée lors du Conseil TTE (Transports) du 2 décembre 2019.
 12. Le Conseil est invité à marquer son accord sur l'orientation générale. En outre, le Conseil est invité à demander au groupe "Transports terrestres" de mettre la dernière main à ses travaux en mettant en cohérence les considérants ne figurant pas dans l'orientation générale avec les articles et les annexes du texte qui a fait l'objet d'un accord.
-

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds

pour l'utilisation de certaines infrastructures

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

[considérants non reproduits]

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1. le titre est remplacé par le texte suivant:

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

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

"Article premier

1. La présente directive s'applique:

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

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

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

4. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer l'article 7 *quater*, paragraphe 5, l'article 7 *octies*, paragraphes 1 et 2, et l'article 7 *octies-bis*, aux péages et droits d'usage sur les infrastructures routières couvertes par des contrats de concession, jusqu'à ce que le contrat soit renouvelé ou modifié de manière substantielle ainsi que dans les cas suivants:
- a) le contrat a été signé avant le [JO: ajouter la date d'entrée en vigueur de la directive modificative]; ou
 - b) les offres ou, dans le cas d'une procédure négociée, les réponses aux invitations à négocier ont été reçues dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics avant le [JO: ajouter la date d'entrée en vigueur de la directive modificative].
5. Le paragraphe 4 s'applique également aux contrats de longue durée conclus entre une entité publique et une entité non publique qui ont été signés avant le [JO: ajouter la date d'entrée en vigueur de la directive modificative] pour l'exécution de travaux et/ou la gestion de services autres que l'exécution de travaux ne comprenant pas le transfert du risque lié à la demande.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "réseau routier transeuropéen": les infrastructures de transport routier visées à la section 3 du chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil³, comme illustré par les cartes figurant à l'annexe I dudit règlement;
- 2) "coûts de construction": les coûts de construction, y compris, le cas échéant, les coûts de financement, de l'un des éléments suivants:
 - a) les infrastructures nouvelles ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes;

³ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- b) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures, y compris les réparations structurelles importantes, achevées au maximum trente ans avant le 10 juin 2008, pour les dispositifs de péage qui étaient déjà en place le 10 juin 2008, ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le 10 juin 2008;
- c) les infrastructures ou l'amélioration des infrastructures achevées **plus de trente ans** avant le 10 juin 2008 dans le cas où:
 - i) un État membre a établi un système de péage qui prévoit le recouvrement de ces coûts au moyen d'un contrat passé avec un exploitant d'un système de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui entrait en vigueur avant le 10 juin 2008; ou
 - ii) un État membre peut prouver que l'argument justifiant la construction des infrastructures en question était qu'elles devaient avoir une durée de vie nominale supérieure à trente ans;
- 3) "coûts de financement": les intérêts sur les emprunts et le rendement de toute prise de participation des actionnaires;
- 4) "réparations structurelles importantes": les réparations structurelles, à l'exclusion des réparations dont ne profitent plus actuellement les usagers de la route, notamment lorsque les réparations ont été remplacées par de nouvelles couches de roulement ou d'autres travaux de construction;
- 5) "autoroute": une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui remplit les critères suivants:
 - a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, elle comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
 - b) elle ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;
 - c) elle est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;

- 6) "péage": une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, des infrastructures, qui comprend **une ou plusieurs des redevances suivantes**:
- une redevance d'infrastructure;
 - une redevance de congestion;
 - une redevance pour coûts externes;
- 7) "redevance d'infrastructure": une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;
- 8) "redevance pour coûts externes": une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts [...] liés à la pollution atmosphérique due au trafic, [...] la pollution sonore due au trafic **et/ou aux émissions de CO₂ dues au trafic** [...];
- 8 bis)** "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;
- 8 ter)** "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;
- 8 quater)** **"coût des émissions de CO₂ dues au trafic": le coût des dommages causés par le rejet de dioxyde de carbone lors de l'utilisation d'un véhicule;**
- 9) "congestion": une situation dans laquelle les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers ou la dépassent;
- 10) "redevance de congestion": une redevance perçue sur les véhicules aux fins de recouvrer les coûts de la congestion supportés dans un État membre et de réduire la congestion [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) "redevance d'infrastructure moyenne pondérée": le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicule-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;
- 14) "droit d'usage": une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7, paragraphes 1 et 2;
- 15) "véhicule": [...] **un véhicule motorisé ou un ensemble de véhicules articulés destiné à servir ou utilisé pour le transport routier de passagers ou de marchandises;**
- 16) "véhicule utilitaire lourd": [...] **un véhicule motorisé ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;**
- 17) "poids lourd": un véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 18) "autocar [...] et autobus": un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes;
- 19) "véhicule utilitaire léger": [...] **un véhicule ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;**

- 20) "voiture particulière": un véhicule [...] **comportant au maximum huit places assises outre la place assise du conducteur et ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes, ou une autocaravane;**
- 21) "minibus": un véhicule destiné au transport de plus de huit passagers, outre le conducteur, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 21 bis) "autocaravane": un véhicule disposant d'un compartiment habitable comprenant des équipements tels que des sièges et une table, des couchettes (qui peuvent être obtenues en convertissant les sièges), un coin cuisine et des espaces de rangement, ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;**
- 22) "[...] **véhicule commercial léger**": un véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;
- 23) [...]
- 23) "véhicule à émissions nulles":**
- i) une voiture particulière ou un véhicule commercial léger sans moteur à combustion interne; ou**
 - ii) un véhicule utilitaire lourd au sens de l'article 3, paragraphe 11, du règlement (UE) 2019/1242⁴;**
- 24) "transporteur": toute entreprise de transport de marchandises ou de passagers par route;

⁴ **Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).**

- 25) "véhicule de la catégorie "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "**VRE**", "EURO VI"" : un véhicule utilitaire lourd conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0;
- 26) "type de véhicule **utilitaire lourd**" : une catégorie dans laquelle un véhicule utilitaire lourd est classé en fonction du nombre d'essieux, de ses dimensions ou de son poids, ou d'un autre critère de classification des véhicules en fonction des dommages causés aux routes, par exemple le système de classification des dommages causés aux routes qui est défini à l'annexe IV, pour autant que le système de classification utilisé soit fondé sur les caractéristiques du véhicule qui figurent dans la documentation relative au véhicule utilisée dans tous les États membres ou qui sont visibles;
- 26 bis) "sous-groupe de véhicules": un groupement de véhicules au sens de l'article 3, paragraphe 8, du règlement (UE) 2019/1242;**
- 27) "contrat de concession": une **concession** de travaux **ou une concession de services** au sens de l'article [...] **5, paragraphe 1**, de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil⁵;
- 28) "péage de concession": un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession;
- 29) "dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle": un dispositif de péage ou de tarification **pour lequel la modification des taux est susceptible d'entraîner une hausse des recettes de 10 % par rapport à l'exercice financier précédent, indépendamment de l'effet de l'augmentation du trafic et après correction en fonction de l'inflation mesurée sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).**
- [...]

⁵ 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).

- 30) **"première valeur de référence": pour chaque sous-groupe de véhicules, la valeur des émissions de CO₂ correspondant au 10^e centile le plus bas des données de surveillance visées à l'article 7 *octies-bis*, les véhicules à émissions nulles étant exclus du calcul de ces valeurs;**
- 31) **"deuxième valeur de référence": pour chaque sous-groupe de véhicules, la valeur des émissions de CO₂ correspondant au 20^e centile le plus bas des données de surveillance visées à l'article 7 *octies-bis*, les véhicules à émissions nulles étant exclus du calcul de ces valeurs;**

Aux fins du point 2:

- a) en tout état de cause, la fraction des coûts de construction à prendre en compte n'excède pas la fraction de la durée de vie nominale actuelle des composants d'infrastructure restant à courir au 10 juin 2008 ou à la date à laquelle les nouveaux dispositifs de péage sont établis, lorsque cette date est postérieure;
- b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.

[*supprimé*: [...]]

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

"Article 7

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 *bis*, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 3 à **8 bis** [...] du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *duodecies*.
2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des États membres, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'appliquer des péages et des droits d'usage sur d'autres axes routiers, pour autant que la perception de péages et de droits d'usage sur ces autres axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs. Les péages et droits d'usage appliqués sur des axes routiers autres que les axes appartenant au réseau routier transeuropéen et autres que les autoroutes remplissent les conditions prévues aux paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'article 7 *bis* et à l'article 7 *undecies*, paragraphes 1, 2 et 4.
- 2 bis. Sans préjudice d'autres dispositions de la présente directive, les péages et droits d'usage pour différentes catégories de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds, les poids lourds, les autocars et les autobus, les véhicules utilitaires légers, les véhicules commerciaux légers et les voitures particulières peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres.**
3. Les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.

Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer l'article 7 *quater*, paragraphe 5 et l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1, à ces péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col lorsqu'au moins une des conditions suivantes est remplie:

- a) l'application de l'article 7 *quater*, paragraphe 5, et de l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1, ne serait techniquement pas possible aux fins de l'introduction d'une telle différenciation dans les systèmes de péage concernés;
- b) l'application de l'article 7 *quater*, paragraphe 5, et de l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1 conduirait à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique.

Un État membre qui, conformément au second alinéa du présent paragraphe, décide de ne pas appliquer l'article 7 *quater*, paragraphe 5, et l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1, notifie sa décision à la Commission.

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

4 bis. Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits et exclure les tronçons routiers à faible intensité de trafic dans les zones peu densément peuplées.

5. Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour
- i) les véhicules utilitaires lourds dispensés de l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁶; et
 - ii) **tout véhicule** [...] auquel s'appliquent les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, points a), b) et c) de la présente directive.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...].
8. Jusqu'au [...] [**JO: ajouter la date d'entrée en vigueur plus huit ans**], en ce qui concerne les **poids lourds**, un État membre peut décider d'appliquer des péages ou des droits d'usage uniquement aux **poids lourds** d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux **poids lourds** de moins de 12 tonnes:
- a) aurait des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;
 - b) occasionnerait des frais administratifs supérieurs[...] à **15 %** des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées; **ou**
 - c) **viserait une catégorie de véhicules qui n'est pas responsable de plus de 10 % des coûts d'infrastructure imputables.**

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

- 8 bis. Lorsque les péages s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds, les États membres peuvent décider de recouvrer un pourcentage de coûts différent pour les autocars et les autobus, d'une part, et pour les poids lourds, d'autre part.**

9. [...]
10. [...]";
4. l'article 7 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"Article 7 bis

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure.
2. Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux véhicules utilitaires lourds, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: une journée, une semaine, un mois, et un an. Le taux mensuel ne dépasse pas 10 % du taux annuel, le taux hebdomadaire ne dépasse pas 5 % du taux annuel, et le taux journalier ne dépasse pas 2 % du taux annuel. **Un État membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État membre.**

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

3. Dans la mesure où des droits d'usage sont appliqués aux voitures particulières, l'infrastructure est mise à disposition pendant, au moins, les périodes suivantes: dix jours, un mois ou deux mois ou les deux, et un an. Le taux bimestriel ne dépasse pas **33 %** du taux annuel [...] **et** le taux mensuel ne dépasse pas **20 %** du taux annuel. [...] Le taux de la décade ne dépasse pas **13 %** du taux annuel.

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

En ce qui concerne les régimes de droits d'usage adoptés avant le [...] **[JO: ajouter la date d'entrée en vigueur]**, les États membres peuvent maintenir des taux supérieurs aux limites fixées au premier alinéa, en vigueur avant ladite date, et des taux correspondants plus élevés pour d'autres périodes d'utilisation, dans le respect du principe de l'égalité de traitement. Toutefois, ils respectent les limites fixées au premier alinéa ainsi que les dispositions du deuxième alinéa dès l'entrée en vigueur d'un dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle et, au plus tard, à partir du [...] **[JO: ajouter la date d'entrée en vigueur plus huit ans]**.

4. Pour ce qui est des minibus et des [...] **véhicules commerciaux légers**, les États membres se conforment au paragraphe 2 ou au paragraphe 3. Les États membres [...] **peuvent** toutefois fixer des **taux de** droits d'usage [...] pour les minibus et les **véhicules commerciaux légers** différents de ceux fixés pour les voitures particulières [...]."

4 bis. L'article 7 ter est remplacé par le texte suivant:

"Article 7 ter

1. La redevance d'infrastructure **pour les véhicules utilitaires lourds** est fondée sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée **pour les véhicules utilitaires lourds** est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée peut aussi comprendre une rémunération du capital et/ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.
2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances d'infrastructure **pour les véhicules utilitaires lourds** sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts."

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

"Article 7 quater

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

Lorsqu'une redevance pour coûts externes s'applique en raison d'une pollution atmosphérique ou sonore par les véhicules utilitaires lourds [...], les États membres la font varier et [...] la fixent conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III *bis*, et [...] respectent les valeurs de référence fixées à l'annexe III *ter*.

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

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

- 3 *bis*. Un État membre peut déroger à l'obligation de faire varier la redevance d'infrastructure ou le droit d'usage conformément à l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1 *bis* lorsqu'une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ est perçue et qu'il la fait varier conformément aux valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂, comme le prévoit l'annexe III *quater* ou l'acte d'exécution visé au paragraphe 3 *quater*.**

Une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ peut être associée à une redevance d'infrastructure que l'on a fait varier conformément à l'article 7 *octies-bis*.

- 3 *ter*. En ce qui concerne les autocars et les autobus, les États membres peuvent décider d'appliquer des valeurs identiques ou inférieures à celles figurant à l'annexe III *quater*.**

3 quater. La Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3, afin de fixer les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂ des véhicules relevant des classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ visées à l'article 7 *octies-bis*, paragraphe 1 *bis*, et de réexaminer ces valeurs dans le cas des véhicules à faibles émissions. Ces actes d'exécution sont adoptés dans un délai d'un an après la première publication, par la Commission, des données relatives aux émissions de CO₂ de référence nécessaires au calcul des valeurs des coûts externes pour une classe de véhicule visée à l'annexe III *quater*, conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242.

[3 *quinquies*. ~~supprimé~~]

3 sexies. L'État membre peut également appliquer des redevances pour coûts externes liées aux émissions de CO₂ plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III *quater*, pour autant que cela se fasse de manière non discriminatoire et limitée à un maximum de deux fois les valeurs énoncées à l'annexe III *quater*. Lorsque les États membres appliquent le présent paragraphe, ils justifient leur décision et la notifient à la Commission.

4. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par l'État membre concerné. Si un État membre désigne une autorité à cet effet, cette autorité est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance.
5. À partir du [...] **[JO: ajouter la date d'entrée en vigueur plus quatre ans]**, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts externes aux véhicules utilitaires lourds au moins sur [...] **une** partie du réseau visé à l'article 7, paragraphe 1, sur laquelle les dommages environnementaux provoqués par les véhicules utilitaires lourds sont **les plus importants** [...]."
[...]"⁷

⁷ **Ajouter un nouveau considérant: Les États membres devraient avoir la possibilité de limiter, le cas échéant, l'application aux véhicules utilitaires lourds des redevances pour coûts externes aux parties du réseau auxquelles s'appliquent des redevances d'infrastructure.**

5 bis. L'article 7 *quinquies* est remplacé par le texte suivant:

"Article 7 quinquies

Au plus tard six mois après l'adoption de futures classes d'émissions EURO plus strictes, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à déterminer les valeurs de référence correspondantes pour l'annexe III *ter*."

6. l'article suivant est inséré:

"Article 7 quinquies bis

1. Les États membres peuvent, dans le respect des exigences énoncées à l'annexe V, introduire une redevance de congestion sur tout tronçon de leur réseau routier qui est sujet à congestion. La redevance de congestion ne peut être appliquée que sur les tronçons routiers qui sont régulièrement saturés et uniquement pendant les périodes habituelles de congestion.
2. Les États membres définissent les tronçons routiers et les périodes de temps visés au paragraphe 1 sur la base de critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la congestion, tels que les retards moyens ou la longueur moyenne des files.
3. Une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'applique d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément aux coefficients d'équivalence types fixés à l'annexe V. **Les États membres peuvent exonérer, totalement ou partiellement, les minibus, les autocars et les autobus de la redevance de congestion.**
4. La redevance de congestion reflète les coûts imposés par un véhicule aux autres usagers de la route, et de manière indirecte à la société, [...]elle **respecte les valeurs de référence** figurant à l'annexe VI pour un type de route donné **et est fixée conformément aux exigences minimales visées à l'annexe V.** **Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer une redevance de congestion plus élevée que les valeurs de référence figurant à l'annexe VI, il le notifie à la Commission conformément aux exigences visées à l'annexe V.**

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

6 bis. à l'article 7 *sexies*, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

- "1. Les États membres calculent le niveau maximal de la redevance d'infrastructure pour les **véhicules utilitaires lourds** en appliquant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'article 7 *ter* et à l'annexe III.
2. Pour les péages de concession, le niveau maximal de la redevance d'infrastructure **pour les véhicules utilitaires lourds** est équivalent ou inférieur au niveau qui aurait résulté de l'utilisation d'une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'article 7 *ter* et à l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence est fondée sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature de la concession."
7. les articles 7 *septies* et 7 *octies* sont remplacés par le texte suivant:

"Article 7 septies

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

- b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, et à l'article 7 *sexies*, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de corridors du réseau central, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %. **Lorsqu'au moins deux États membres appliquent une majoration dans le même corridor, la majoration ne peut excéder 50 %;**
- c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer la construction de corridors du réseau central visés au point a) sont soumises à la Commission préalablement à l'application de la majoration;
- e) la période durant laquelle la majoration est appliquée est définie et limitée au préalable et est cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse coûts-bénéfices concernant les projets financés en partie grâce aux recettes tirées de la majoration.

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

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

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

4. [...]
5. Une majoration ne peut pas être appliquée sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.

Article 7 octies

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

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

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

À partir du [JO: ajouter la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative], les États membres peuvent appliquer aux véhicules à émissions nulles une réduction de 75 % maximum par rapport à la redevance prévue pour les normes d'émission les plus strictes.

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

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

De telles dérogations ou exemptions sont notifiées à la Commission.

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions du véhicule aux fins du paragraphe 2, **et lorsque le fournisseur de service européen de télépéage (SET), le cas échéant, n'est pas en mesure de fournir cette information,** les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

4. Les variations visées au présent article n'ont pas pour objet d'occasionner une modification des recettes.

7 bis. L'article suivant est inséré:

"Article 7 octies-bis

1. Les États membres appliquent une variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds conformément au présent article.

La variation s'applique à un sous-groupe de véhicules utilitaires lourds après un délai de deux ans suivant l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution pertinent pour ce sous-groupe, comme indiqué au paragraphe 2 ou au paragraphe 3.

À compter de cette date, les États membres mettent fin à la variation en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule utilitaire lourd concerné visée à l'article 7 octies.

1 bis. Pour chaque type de véhicule utilitaire lourd, les États membres établissent les classes d'émissions de CO₂ suivantes:

- a) Classe 1 d'émissions de CO₂ - véhicules ne relevant d'aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points b) à e);
- b) Classe 2 d'émissions de CO₂ - véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à la deuxième valeur de référence de leur sous-groupe spécifique de véhicules mais ne relevant d'aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points c) à e);
- c) Classe 3 d'émissions de CO₂ - véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à la première valeur de référence de leur sous-groupe spécifique de véhicules mais ne relevant d'aucune des classes d'émissions de CO₂ visées aux points d) à e);

- d) **Classe 4 d'émissions de CO₂ - véhicules utilitaires lourds à faibles émissions au sens de l'article 3, paragraphe 12, du règlement (UE) 2019/1242;**
- e) **Classe 5 d'émissions de CO₂ - véhicules à émissions nulles.**

1 ter. Le niveau maximal de la redevance d'infrastructure ou du droit d'usage, pour un type de véhicule utilitaire lourd donné, s'applique aux véhicules relevant de la classe 1 d'émissions de CO₂. Des redevances réduites s'appliquent aux véhicules relevant des classes 2, 3, 4 et 5 d'émissions de CO₂, selon les modalités suivantes:

- **Classe 2 d'émissions de CO₂ - 5 à 15 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;**
- **Classe 3 d'émissions de CO₂ - 15 à 30 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;**
- **Classe 4 d'émissions de CO₂ - 30 à 50 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;**
- **Classe 5 d'émissions de CO₂ - 50 à 75 % de réduction par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂;**

2. Pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242, la Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, la première et la deuxième valeurs de référence telles qu'elles sont respectivement définies à l'article 2, paragraphe 30 et 31, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3. Ces valeurs de référence sont fondées sur les données de surveillance visées à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2019/1242. La Commission adopte ces actes d'exécution dans un délai de six mois à compter de la publication des émissions de CO₂ de référence, telles qu'elles sont définies à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242, pertinentes pour un sous-groupe spécifique de véhicules utilitaires lourds.

En outre, la Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3, fixant de nouvelles valeurs de référence dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de tout ajustement pertinent des émissions de CO₂ de référence adopté conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242.

3. En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds ne relevant pas du paragraphe 2, la Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, les première et deuxième valeurs de référence sur la base des émissions de CO₂ pour chaque groupe de véhicules utilitaires lourds publiées conformément à l'article 10 du règlement (UE) 2018/956. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3, et dans un délai d'un an à compter de la communication des données à la Commission prévue par le règlement (UE) 2018/956.

Pour établir la classe 4 d'émissions de CO₂, la Commission applique la méthodologie décrite à l'annexe I, point 3, du règlement (UE) 2019/1242 .

4. La Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3, afin d'adapter, dans le cas des véhicules visés aux paragraphes 2 et 3, sur la base des données de surveillance les plus récentes, les valeurs des centiles définies à l'article 2, paragraphes 30 et 31 pour distinguer les classes d'émissions de CO₂ visées au paragraphe 1 *bis*. Le premier acte d'exécution est adopté au plus tard le 31 décembre 2026, puis tous les cinq ans par la suite.

Les valeurs adaptées s'appliquent après un délai de douze mois suivant l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution en question.

7. Les variations visées au présent article n'ont pas pour objet d'occasionner une modification des recettes."
8. l'article suivant est inséré:

"Article 7 octies bis

1. Pour ce qui est des véhicules utilitaires légers, les États membres peuvent différencier les péages et les droits d'usage en fonction des performances environnementales du véhicule telles qu'elles sont définies par les émissions spécifiques de CO₂ combinées, ou combinées pondérées, qui sont reprises à la rubrique 49 du certificat de conformité du véhicule, et par les performances selon les classes d'émissions Euro.

Les taux de péage et les droits d'usage les plus bas s'appliquent aux voitures particulières et aux véhicules commerciaux légers qui remplissent les deux conditions suivantes:

- a) leurs émissions spécifiques de CO₂, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151⁸ de la Commission, sont égales à zéro ou inférieures aux niveaux ci-dessous:
 - i) pour la période 2021-2024, la moyenne, pondérée en fonction du nombre de voitures particulières ou de véhicules commerciaux légers nouvellement immatriculés au cours de l'année concernée, des objectifs d'émissions spécifiques déterminés pour chaque constructeur conformément au point 4 de la partie A ou de la partie B, respectivement, de l'annexe I du règlement (UE) 2019/631 du Parlement et du Conseil⁹;
 - ii) pour la période 2025-2029, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union déterminés conformément au point 6.1.1. de la partie A ou de la partie B, respectivement, de l'annexe I dudit règlement;
 - iii) pour 2030 et au-delà, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union déterminés conformément au point 6.1.2. de la partie A ou de la partie B, respectivement, de l'annexe I dudit règlement.
- b) leurs émissions de polluants, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, sont conformes aux valeurs indiquées dans le tableau figurant à l'annexe VII de la présente directive.

⁸ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁹ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13)

3. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur **ou le fournisseur de service européen de télépéage (SET)**, n'est pas en mesure d'attester des niveaux d'émission du véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages ou des droits d'usage annuels allant jusqu'au niveau maximal exigible."

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

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

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

a bis) le paragraphe suivant est inséré:

"1 bis. Lorsqu'ils communiquent à la Commission les informations visées au paragraphe 1, les États membres peuvent prévoir ou intégrer plus d'une modification du dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure. La mise en œuvre de cette modification prévue, dont la Commission a déjà été informée, n'est pas subordonnée aux dispositions du paragraphe 1."

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

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

c) le paragraphe 4 est supprimé;

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

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

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

a bis) le paragraphe suivant est inséré:

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

b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

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

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

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

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

Les États membres ne sont pas tenus de mettre à disposition des points de paiement physiques.";

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

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

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

"Lorsque cela est possible d'un point de vue économique, les États membres perçoivent et recouvrent les redevances pour coûts externes et les redevances de congestion au moyen d'un système de **télépéage routier** qui satisfait aux [...] **dispositions** de l'article [...] **3, paragraphe 1**, de la directive [...] (UE) **2019/520**.";

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

"Article 7 duodecies

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

13. à l'article 8, les **points a) et b)** [...] du paragraphe 2 **sont remplacés par le texte suivant:**

[...] [...] **"a) l'acquittement du droit d'usage commun donne accès au réseau défini par les États membres participants conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 2;**

b) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont pas supérieurs aux taux maximum visés à l'article 7 bis";

14. l'article 9 est modifié comme suit:

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

[...] [...] [...] [...] [...] .";

14 bis. À l'article 9 *quater*, le paragraphe suivant est ajouté:

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

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

"Article 9 quinquies

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

Article 9 sexies

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à [...] l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une [...] **période de cinq ans** à compter du [*JO: ajouter la 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.**

3. La délégation de pouvoir visée à l'article [...] 9 *quinquies* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article [...] 9 *quinquies* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.";
16. les articles 9 *septies* et 9 *octies* sont supprimés;
17. l'article 10 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"Article 10 bis

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

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

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

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

"Article 11

1. **Tous les cinq ans** [...], les États membres rendent public, sous une forme agrégée, un rapport sur les péages et droits d'usage perçus sur leur territoire [...].

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

- a) la redevance pour coûts externes perçue pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
- b) la variation du montant des redevances d'infrastructure **ou des droits d'usage** en fonction de **la catégorie du véhicule** et du type de véhicule **utilitaire lourd** [...];
- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance [...];
- d) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes;
- e) les recettes totales générées par les redevances de congestion;

- f) les recettes totales générées par les péages et/ou droits d'usage;
- g) l'usage qui est fait des recettes générées par l'application de la présente directive, et la manière dont cet usage a permis à l'État membre de réaliser les objectifs visés à l'article 9, paragraphe 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]";

[...] **19.** les annexes sont modifiées comme suit:

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

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **[JO: ajouter la date d'entrée en vigueur plus 2 ans]**. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen Par le Conseil

Le président Le président

1. Les annexes 0, III, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées comme suit:

a) à l'annexe 0, la section 3 est modifiée comme suit:

[...] [...] [...] iii) le texte suivant est ajouté:

"Limites d'émissions Euro VI

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

Remarque:

AC= allumage commandé.

APC= allumage par compression.

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

b) L'annexe III est modifiée comme suit:

i) la section 2 est modifiée comme suit:

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

"- La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les véhicules utilitaires lourds empruntant le réseau et des coûts associés.
Les véhicule-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4¹⁰.";

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

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

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

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

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

¹⁰ L'application de coefficients d'équivalence par les États membres peut tenir compte de travaux de construction routière réalisés d'une façon graduelle ou fondés sur une approche de cycle de vie long.

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

"ANNEXE III *bis*"

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE

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

1. Les parties du réseau routier concernées

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

Lorsqu'un État membre envisage de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier composé de sa part du réseau transeuropéen et de ses autoroutes, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

- l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement plus importants que ceux générés en moyenne, évalués d'après les rapports sur la qualité de l'air, les inventaires nationaux des émissions, les volumes de trafic et, pour ce qui est du bruit, conformément à la directive 2002/49/CE **ou d'autres sources de données équivalentes**, 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.

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* ou l'annexe III *quater*, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. **Le cas échéant**, il indique [...] à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés "axes suburbains (autoroutes comprises)"] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés "axes interurbains (autoroutes comprises)"].

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

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

3. Montant de la redevance

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

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

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

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

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

4. Éléments de coût externe

4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic

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

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

dans laquelle:

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

Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques¹¹ (qui exige l'utilisation du guide EMEP/AEE sur l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques¹²). Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par l'autorité indépendante visée à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, en appliquant des méthodes scientifiquement prouvées.

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

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

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

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

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

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

¹¹ Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (OJ L 344 du 17.12.2016, p. 1).

¹² Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement.
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

dans lesquelles:

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

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

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques établies en vertu de l'article 7 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil¹³, **ou d'autres sources de données équivalentes.**

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

¹³ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

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

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

4.3. Coût des émissions de CO₂ due au trafic

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

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

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

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

"ANNEXE III *ter*

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

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

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

<i>Classe</i>	<i>Cents/véhicule-kilomètre</i>	Suburbain⁽¹⁾	Interurbain⁽²⁾
<i>Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge inférieur à [...] 12 tonnes ou ayant deux essieux</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Moins polluant qu'EURO VI, y compris les véhicules à émissions nulles</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre [...] 12 et [...] 18 tonnes</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>ou ayant trois essieux</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Moins polluant qu'EURO VI, y compris les véhicules à émissions nulles</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre [...] 18 et [...] 32 tonnes ou ayant quatre essieux</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Moins polluant qu'EURO VI, y compris les véhicules à émissions nulles</i>	2,5	0,3
<i>Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge supérieur à [...] 32 tonnes ou ayant 5 essieux ou</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>plus</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Moins polluant qu'EURO VI, y compris les véhicules à émissions nulles</i>	[...] 2,8	0,3

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

[Tableau supprimé]

Les valeurs du tableau 1 [...] peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient.";

d bis) La nouvelle annexe suivante est insérée:

"ANNEXE III quater

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

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

*Tableau 1: valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂
dans le cas des poids lourds*

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Axes interurbains (autoroutes comprises)
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge inférieur à 12 tonnes ou ayant deux essieux	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Véhicule à faibles émissions	2,0
	Véhicule à émissions nulles	0
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 12 et 18	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

tonnes ou ayant trois essieux	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Véhicule à faibles émissions	2,5
	Véhicule à émissions nulles	0

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Axes interurbains (autoroutes comprises)
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 18 et 32 tonnes ou ayant quatre essieux	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Véhicule à faibles émissions	3,4
	Véhicule à émissions nulles	0
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

supérieur à 32 tonnes ou ayant 5 essieux ou plus	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Véhicule à faibles émissions	4,0
	Véhicule à émissions nulles	0

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

"ENSEMBLES DE VEHICULES (VEHICULES ARTICULES ET TRAINS DE VEHICULES)

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes	Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension	Classe de dommages
Nombre d'essieux et poids total autorisé en charge (en tonnes)	Nombre d'essieux et poids total autorisé en charge (en tonnes)	

Égal ou supérieur à	Inférieur à	Égal ou supérieur à	Inférieur à	
<i>2 + 1 essieux</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 essieux</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 essieux</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 essieux</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 essieux</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Au moins 8 essieux [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

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

"ANNEXE V

**EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE
DE CONGESTION**

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

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

Les États membres définissent précisément:

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

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

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

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

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

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

2. Montant de la redevance

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

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

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

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

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

Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer des redevances de congestion plus élevées que les valeurs de référence visées à l'annexe VI, il communique à la Commission les informations ci-dessous:

- i) la localisation des axes routiers soumis à des redevances de congestion;
- ii) la classification des axes routiers en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain", comme indiqué section 1, point b);
- iii) les périodes pendant lesquelles la redevance s'applique, comme indiqué section 1, point c);
- iv) toute exonération totale ou partielle appliquée aux minibus, autocars et autobus.

3. Contrôle

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

ANNEXE VI

[...] VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE DE CONGESTION

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

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

Tableau: [...] **Valeurs de référence** de la redevance de congestion pour les véhicules utilitaires légers

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

ANNEXE VII

PERFORMANCES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS

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

Tableau: critères de performances en matière d'émissions de polluants dans le cas des véhicules utilitaires légers

Péage et droit d'usage	Inférieure de 10 % au taux le plus élevé	Inférieur de 20 % au taux le plus élevé	Inférieur de 30 % au taux le plus élevé	Inférieur de 75 % au taux le plus élevé
Performances en matière d'émissions	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Valeurs RDE maximales déclarées pour les émissions de polluants ^{##} inférieures à 80 % des limites d'émissions applicables	Véhicules à émissions nulles

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

^{##} pour les NO_x et le nombre de particules, comme repris au point 48.2 du certificat de conformité, à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE