



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

Bruxelles, le 14 octobre 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 1999/62/CE en ce qui concerne la variation des redevances pour les véhicules utilitaires lourds en fonction de leurs émissions de CO₂ et en vue de clarifier et simplifier certaines dispositions

DIRECTIVE (UE) 2026/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du ...

**modifiant la directive 1999/62/CE en ce qui concerne la variation des redevances
pour les véhicules utilitaires lourds en fonction de leurs émissions de CO₂
et en vue de clarifier et simplifier certaines dispositions**

(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 les avis du Comité économique et social européen¹,
après consultation du Comité des régions,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> et JO C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Position du Parlement européen du 7 octobre 2026 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

considérant ce qui suit:

- (1) La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil³, qui a modifié la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil⁴, a renforcé les principes du "pollueur-payeur" et de l'"utilisateur-payeur" en introduisant une taxation obligatoire pour certains véhicules fondée sur leurs émissions de CO₂, soit par une variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage en fonction des émissions de CO₂ des véhicules, soit en appliquant une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO₂.

³ Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 69 du 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ 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 (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Il convient de clarifier et de simplifier certaines dispositions de la directive 1999/62/CE afin de tenir compte des modifications qui avaient été apportées par le règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil⁵ au règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁶, ainsi que des modifications apportées par le règlement (UE) 2022/1379 de la Commission⁷ au règlement (UE) 2017/2400 de la Commission⁸.

⁵ Règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 (JO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Règlement (UE) 2022/1379 de la Commission du 5 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies (JO L 212 du 12.8.2022, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) La présente directive devrait clarifier la date à partir de laquelle s'applique l'obligation de faire varier les redevances routières en fonction des émissions de CO₂ pour un sous-groupe de véhicules. La présente directive devrait donc renvoyer systématiquement à la publication des émissions de CO₂ de référence d'un sous-groupe de véhicules adoptée conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. La présente directive devrait également laisser suffisamment de temps de mise en œuvre aux autorités nationales et aux prestataires de services de péage pour classer les véhicules de ces sous-groupes de véhicules dans les classes d'émissions de CO₂. Les États membres devraient disposer d'au moins douze mois pour mettre en œuvre la variation des redevances routières pour les nouveaux sous-groupes de véhicules après la publication de leurs émissions de CO₂ de référence. Dans un souci de prévisibilité et de simplification, cette variation devrait toujours s'appliquer soit à partir du 1^{er} juillet de l'année suivant l'année de publication des émissions de CO₂ de référence du nouveau sous-groupe de véhicules, si cette publication est intervenue avant le 1^{er} juillet, soit à partir du 1^{er} janvier de la deuxième année suivant l'année de publication des émissions de CO₂ de référence du nouveau sous-groupe de véhicules, si cette publication est intervenue le 1^{er} juillet ou après cette date. En ce qui concerne les sous-groupes de véhicules initialement couverts par le règlement (UE) 2019/1242, l'obligation de faire varier les redevances routières est devenue applicable le 13 mai 2023, soit deux ans après la date de publication de la décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission⁹.

⁹ Décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission du 10 mai 2021 relative à la publication d'une liste indiquant certaines valeurs d'émissions de CO₂ par constructeur ainsi que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union et les émissions de CO₂ de référence conformément au règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil pour la période de communication des rapports de 2019 (JO L 167 du 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) La présente directive devrait préciser la date à partir de laquelle les ajustements des émissions de CO₂ de référence adoptés en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 s'appliquent. Les États membres devraient disposer d'au moins douze mois pour mettre en œuvre les émissions de CO₂ de référence ajustées. Dans un souci de prévisibilité et de simplification, les émissions de CO₂ de référence ajustées devraient toujours s'appliquer soit à partir du 1^{er} juillet de l'année suivant l'année de leur publication, si cette publication est intervenue avant le 1^{er} juillet, soit à partir du 1^{er} janvier de la deuxième année suivant l'année de publication, si cette publication est intervenue le 1^{er} juillet ou après cette date. En outre, le règlement d'exécution (UE) 2025/2545 de la Commission¹⁰ a ajusté les émissions de CO₂ de référence pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH, lesquelles s'appliquent à partir de la période de communication des rapports de l'année 2025. La définition de la "trajectoire de réduction des émissions", introduite par la directive (UE) 2022/362, prévoit que les valeurs ajustées s'appliquent à partir de la période de communication des rapports commençant après la date d'application de l'acte comprenant ces valeurs ajustées. Elles s'appliquent donc à partir du 1^{er} juillet 2026 et, afin de garantir la sécurité juridique, la date d'application du 1^{er} juillet 2026 devrait être explicitement maintenue.

¹⁰ Règlement d'exécution (UE) 2025/2545 de la Commission du 15 décembre 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2025/2335 en fixant les émissions de CO₂ de référence ajustées et en précisant la méthodologie de définition des véhicules représentatifs (JO L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) La présente directive devrait préserver le sens de la définition de la trajectoire de réduction des émissions de la directive 1999/62/CE, introduite par la directive (UE) 2022/362. Le règlement (UE) 2024/1610 a modifié le règlement (UE) 2019/1242 en introduisant un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 43 % pour 2030. Cette modification a une incidence sur le gradient de la trajectoire de réduction des émissions définie dans la directive 1999/62/CE pour les années allant jusqu'à 2030 inclus. Certains seuils d'émission de CO₂ jusqu'en 2030 inclus sont donc plus stricts que pour 2031 et les années suivantes. La forme de la trajectoire de réduction des émissions qui en a résulté n'était pas une conséquence voulue de l'adoption du règlement (UE) 2024/1610. Il convient donc de rétablir la forme initiale de la trajectoire de réduction des émissions en modifiant la directive 1999/62/CE afin de fixer un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030. Jusqu'à ce que cette modification s'applique, il est possible que certains véhicules soient classés dans une classe d'émissions de CO₂ en utilisant une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 43 % pour 2030. Afin de garantir l'égalité de traitement avec les véhicules classés dans une classe d'émissions de CO₂ après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres devraient reclasser ces véhicules dont le classement est basé sur un objectif de 43 % en utilisant une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030. Afin de garantir que les véhicules appartiennent à la même classe d'émissions de CO₂ où qu'ils circulent dans l'Union, les États membres devraient appliquer ce reclassement à partir de la même date, à savoir la date limite de transposition de la présente directive.

- (6) La présente directive devrait préciser comment classer dans les classes d'émissions de CO₂ les véhicules accompagnés d'un dossier d'information du client tel que défini dans le règlement (UE) 2017/2400 et immatriculés pour la première fois avant la date de début de la trajectoire de réduction des émissions. Pour les sous-groupes de véhicules dont la période de référence est 2021 ou 2025, conformément au règlement (UE) 2019/1242, il existe un écart entre la date à laquelle leurs trajectoires de réduction des émissions commencent et le délai imparti aux constructeurs pour fournir aux nouveaux véhicules un dossier d'information du client délivré conformément au règlement (UE) 2017/2400. La date de début de la trajectoire de réduction des émissions d'un sous-groupe de véhicules est le premier jour de la période de référence pour ce sous-groupe de véhicules, comme indiqué à l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242. Le délai imparti aux constructeurs pour fournir aux nouveaux véhicules d'un sous-groupe de véhicules le dossier d'information du client est fixé dans le règlement (UE) 2017/2400. Pour ces sous-groupes de véhicules, le délai imparti aux constructeurs pour fournir le dossier d'information du client précède la date de début de la trajectoire de réduction des émissions. La directive 1999/62/CE n'indique pas comment attribuer aux classes d'émissions de CO₂ les véhicules qui ont été immatriculés pour la première fois avant le début de la trajectoire de réduction des émissions. Les États membres devraient attribuer les véhicules à une classe d'émissions de CO₂ pour laquelle le propriétaire peut fournir la preuve des émissions de CO₂ du véhicule dans un dossier d'information du client. Les seuils des classes d'émissions de CO₂ avant la date de début de la trajectoire de réduction des émissions sont ceux de la première année de la trajectoire de réduction des émissions.

- (7) La présente directive devrait préciser comment classer les véhicules professionnels dans les classes d'émissions de CO₂. Le règlement (UE) 2019/1242 distingue les véhicules professionnels, tels que les véhicules utilisés pour la collecte des ordures ou les travaux de construction, d'autres types de véhicules. Ces véhicules sont responsables d'environ 2 % des émissions du secteur des véhicules utilitaires lourds et opèrent principalement dans les villes. À la suite de l'adoption du règlement (UE) 2024/1610, les véhicules professionnels ne sont identifiés comme tels qu'après leur première immatriculation. Le dossier d'information du client d'un véhicule neuf ne fournit donc pas d'informations sur la nature professionnelle du véhicule. Par conséquent, les véhicules professionnels ne peuvent pas être reconnus comme appartenant à un sous-groupe professionnel lorsqu'ils sont attribués à une classe d'émissions de CO₂. Pour des raisons objectives et pratiques, les véhicules professionnels devraient être considérés comme appartenant au sous-groupe de véhicules non professionnels correspondant aux fins de la directive 1999/62/CE.

- (8) La transformation d'un véhicule, c'est-à-dire, de façon générale, la modification de ses caractéristiques techniques après sa première immatriculation, y compris les modifications physiques ou les modifications de logiciel, pourrait contribuer à la réduction des émissions du véhicule ou avoir une incidence sur ses performances en matière d'émissions. Le cadre juridique existant ne prévoit pas que l'on puisse déterminer les émissions de CO₂ des véhicules transformés. Afin de permettre le classement des véhicules transformés dans une classe d'émissions de CO₂ tienne compte de l'effet du processus de conversion, la Commission devrait évaluer les options permettant de déterminer les émissions de CO₂ des véhicules transformés, en prenant en compte les effets possibles sur l'application et l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242, et, le cas échéant, présenter une proposition visant à modifier la présente directive. En l'absence de telles règles générales sur la détermination des émissions de CO₂ des véhicules transformés, la présente directive devrait préciser comment classer les véhicules à émission nulle transformés dans les classes d'émissions de CO₂. Le règlement (UE) 2019/1242 assigne aux constructeurs des objectifs de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs. En vertu dudit règlement, les constructeurs bénéficient en particulier de la mise sur le marché de véhicules à émission nulle. La directive 1999/62/CE encourage la demande de ces véhicules en accordant des redevances d'infrastructure et des droits d'usage réduits conformément à la classe 5 d'émissions de CO₂. L'un des inconvénients des véhicules à émission nulle est leur autonomie opérationnelle inférieure à celle des véhicules classiques.

Pour augmenter l'autonomie opérationnelle des véhicules à émission nulle, il est possible de convertir les véhicules en remplaçant un ensemble de batteries par un générateur à carburant. Ces véhicules transformés deviennent ainsi des véhicules hybrides. En vertu de la directive 1999/62/CE, les véhicules sont classés dans les classes d'émissions de CO₂ conformément à la documentation du véhicule produite par les constructeurs avant la première immatriculation du véhicule. Cela signifie que, dans le cadre législatif actuel, ces véhicules transformés continueraient de bénéficier de redevances réduites conformément à la classe 5 d'émissions de CO₂, bien qu'ils utilisent un générateur à carburant. Toutefois, le maintien de ce bénéfice fausse le marché du transport routier de marchandises au détriment des exploitants utilisant des véhicules à émission nulle qui ne sont pas transformés, et il ne reflète pas les réductions réelles des émissions sur la durée de vie de ces véhicules transformés aux fins du règlement (UE) 2019/1242. Afin de garantir que tous les véhicules sont classés dans une classe d'émissions de CO₂ sur la base des résultats de l'outil de simulation visé dans le règlement (UE) 2017/2400 (outil pour le calcul de la consommation énergétique des véhicules VECTO), les véhicules à émission nulle qui sont équipés a posteriori d'un moteur à carburant devraient donc être considérés au titre de la directive 1999/62/CE comme appartenant à la classe 1 d'émissions de CO₂.

- (9) La présente directive devrait préciser comment classer les véhicules à double carburant dans les classes d'émissions de CO₂. Le règlement (UE) 2017/2400 prescrit aux constructeurs de publier un dossier d'information du client pour les véhicules à double carburant à partir du 1^{er} janvier 2024. Toutefois, certains véhicules à double carburant ont été immatriculés avant cette date sans dossier d'information du client. Les véhicules immatriculés pour la première fois avant cette date ne peuvent pas bénéficier de tarifs plus favorables et pourraient subir un désavantage concurrentiel par rapport à des véhicules similaires qui ont été immatriculés ultérieurement. Les constructeurs ont la possibilité de déterminer les émissions de CO₂ d'un véhicule qui a déjà été immatriculé en procédant à une nouvelle simulation tenant compte des dernières exigences du règlement (UE) 2017/2400. Les États membres devraient accepter le résultat de ces simulations comme preuve des émissions de CO₂ du véhicule. La Commission devrait empêcher l'utilisation de résultats de simulation non autorisée en surveillant l'utilisation de cette possibilité par les constructeurs. Un constructeur qui décide de recourir à ladite possibilité devrait donc signaler son intention à la Commission. Les États membres ne devraient accepter un document contenant de tels résultats de simulation que s'il est transmis directement par un constructeur au format numérique, car cela le rend moins vulnérable à la fraude, et si une décision positive de la Commission a été adressée à ce constructeur.

- (10) La directive 1999/62/CE prévoit l'extension de son champ d'application aux sous-groupes de véhicules qui sont couverts par le règlement (UE) 2017/2400 mais qui ne sont pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242. Toutefois, le règlement (UE) 2024/1610 a étendu le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 afin qu'il corresponde au champ d'application du règlement (UE) 2017/2400. Les dispositions pertinentes de la directive 1999/62/CE sont donc devenues obsolètes et devraient être supprimées afin de simplifier le texte de ladite directive.
- (11) La directive (UE) 2022/362 a introduit une variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage pour les véhicules en fonction de leur classe d'émissions de CO₂, en vue de contribuer à la baisse des émissions de CO₂ dans le transport routier. Afin de favoriser le déploiement de véhicules à émission nulle, les États membres ont été autorisés à exonérer temporairement des redevances routières les véhicules à émission nulle. Pour compléter une telle mesure, les États membres devraient avoir la possibilité de prévoir une réduction appropriée pour les véhicules à faibles émissions en ce qui concerne les redevances d'infrastructure ou les droits d'usage. Afin d'assurer la complémentarité entre les mesures de soutien de la demande pour les véhicules à émission nulle et pour les véhicules à faibles émissions, le recours à cette possibilité ne devrait pouvoir se faire qu'en combinaison avec des mesures appliquées aux véhicules à émission nulle et, après le 30 juin 2031, cette réduction devrait se limiter à 50 %, le niveau maximal établi.

- (12) Bien que des remorques efficaces puissent réduire les émissions de CO₂ des véhicules conventionnels et accroître l'autonomie des véhicules, la présente directive ne prévoit pas de base juridique permettant aux États membres de prendre en considération les caractéristiques des remorques pour fixer les taux de péage. La Commission devrait évaluer les possibilités de mise en œuvre de la variation des taux de péage en fonction des caractéristiques des remorques. Ces options de mise en œuvre ne devraient exiger de la part des opérateurs de transport qu'un effort minimal et devraient être intégrables dans les systèmes de péage existants d'une manière efficace au regard des coûts. La Commission devrait prendre en considération les différentes technologies et les différents équipements disponibles sur le marché, y compris la conversion du parc de remorques existant, ainsi que la réduction totale de consommation d'énergie résultant de l'utilisation de ces technologies et équipements. La Commission devrait tenir dûment compte des résultats de tout projet pilote dans ce domaine, et devrait considérer la charge administrative, les contraintes opérationnelles et les paramètres économiques des technologies sur le marché et le rapport coût/efficacité.

- (13) Les mécanismes de coopération entre les États membres en ce qui concerne l'échange de données relatives aux paramètres de classification des véhicules peuvent simplifier les procédures administratives et faciliter la reconnaissance mutuelle. Par conséquent, la Commission devrait coordonner les travaux au sein d'un groupe d'experts afin de recenser et de promouvoir l'échange de bonnes pratiques et de formuler des suggestions en vue d'une approche commune. Dans ce cadre, il convient d'évaluer l'opportunité d'utiliser les mécanismes existants, tels que le certificat de conformité électronique du véhicule, l'échange d'informations au titre de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil¹¹ et l'échange d'informations sur les données relatives à l'immatriculation des véhicules.
- (14) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir une application cohérente dans l'ensemble de l'Union des règles relatives au classement des poids lourds en fonction de leurs émissions de CO₂, ainsi que la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage en conséquence, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (15) Il y a donc lieu de modifier la directive 1999/62/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

¹¹ Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Article premier

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

1) L'article 2, paragraphe 1, est modifié comme suit:

a) le point 28) est remplacé par le texte suivant:

"28) "émissions de CO₂" d'un véhicule utilitaire lourd: les émissions spécifiques de CO₂ propres audit véhicule (gCO₂/t-km) s'il s'agit d'un poids lourd, ou les émissions spécifiques de CO₂ propres audit véhicule (gCO₂/p-km) s'il s'agit d'un autocar ou d'un autobus, telles qu'elles figurent dans son dossier d'information du client, visé à l'annexe IV, partie II, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission*;

* Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).";

b) au point 29), le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) un véhicule utilitaire lourd visé à l'article 3, point 11), a) ou b), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil* ; ou

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).";

c) le point 30) est remplacé par le texte suivant:

"30) "véhicule utilitaire lourd à faibles émissions": un véhicule utilitaire lourd à faibles émissions défini à l'article 3, point 12), du règlement (UE) 2019/1242;";

d) le point 35) est remplacé par le texte suivant:

"35) "groupe de véhicules": un groupe de véhicules visé à l'article 4, premier alinéa, du règlement (UE) 2017/2400;";

e) le point 37) est remplacé par le texte suivant:

"37) "trajectoire de réduction des émissions" d'un sous-groupe de véhicules (sg):
une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les poids lourds
(ET_{sg,Y}) ou pour les autobus et autocars (ETp_{sg,Y}), déterminée conformément à
l'annexe I, point 5.1.2.1, du règlement (UE) 2019/1242 et ajustée comme suit:

- a) pour les années $Y \leq 2030$, l'objectif de réduction des émissions de CO₂
pour 2030 (rf_{sg,Y} ou rfp_{sg,Y}, où $Y = 2030$) est de 30 %; et
- b) pour les années $Y > 2030$, le facteur cible (RET_{sg,Y} ou RETp_{sg,Y}) est de
0,7;"

f) le point 38) est remplacé par le texte suivant:

"38) "émissions de CO₂ de référence": les émissions de CO₂ de référence définies à
l'article 3, point 1), du règlement (UE) 2019/1242;"

2) À l'article 2, paragraphe 2, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

"2) Aux fins du paragraphe 1, point 3):".

3) L'article 7 *octies bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres font varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds conformément au présent article.

Les États membres appliquent cette variation aux sous-groupes de véhicules relevant du règlement (UE) 2019/1242 à la suite de la publication des émissions de CO₂ de référence de ces sous-groupes de véhicules, conformément à l'article 11, paragraphe 1, dudit règlement. La variation s'applique soit à partir du 1^{er} juillet de l'année suivant l'année de publication, si la publication est intervenue avant le 1^{er} juillet, soit à partir du 1^{er} janvier de la deuxième année suivant l'année de publication, si la publication est intervenue le 1^{er} juillet ou après cette date. Toutefois, pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, les États membres appliquent cette variation au plus tard à partir du 13 mai 2023.

Les États membres appliquent les émissions de CO₂ de référence telles qu'ajustées en application de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 soit à partir du 1^{er} juillet de l'année suivant l'année de publication des émissions de CO₂ de référence ajustées, si la publication est intervenue avant le 1^{er} juillet, soit à partir du 1^{er} janvier de la deuxième année suivant l'année de cette publication, si la publication est intervenue le 1^{er} juillet ou après cette date. Toutefois, pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH, les États membres appliquent les émissions de CO₂ de référence telles qu'ajustées à partir du 1^{er} juillet 2026.

Sans préjudice de la réduction des taux prévue au paragraphe 3 du présent article, les États membres peuvent prévoir des taux réduits de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage, ou des exonérations de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage, pour les véhicules à émission nulle de n'importe quel groupe de véhicules à partir du 24 mars 2022 jusqu'au 30 juin 2031. Au cours de cette période, à condition qu'une exonération de l'obligation de payer les redevances d'infrastructure ou des droits d'usage soit en place pour les véhicules à émission nulle, les États membres peuvent appliquer une réduction appropriée du taux de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage pour les véhicules à faibles émissions qui est limitée à 75 % par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable à la classe 1 d'émissions de CO₂, comme le prévoit le paragraphe 2 du présent article. À partir du 1^{er} juillet 2031, les réductions pour les véhicules à émission nulle sont limitées à 75 % par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable aux véhicules relevant de la classe 1 d'émissions de CO₂. À partir du 1^{er} juillet 2031, une réduction du taux de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage en ce qui concerne les véhicules à faibles émissions ne peut être appliquée que si un taux de réduction plus élevé est en place pour les véhicules à émission nulle et elle doit se limiter à 50 % par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable aux véhicules relevant de la classe 1 d'émissions de CO₂.";

- b) au paragraphe 2, les alinéas suivants sont ajoutés:

"Les États membres s'assurent que les véhicules qui ont été classés dans la classe 1 ou 2 d'émissions de CO₂ en utilisant une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 43 % pour 2030 sont reclassés en utilisant une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030.

Les États membres considèrent comme admissibles à une classification dans une classe d'émissions de CO₂ tous les véhicules pour lesquels l'utilisateur de la route peut fournir la preuve des émissions de CO₂ dans un dossier d'information du client délivré conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400. Si la date de la première immatriculation d'un véhicule est antérieure au début de la trajectoire de réduction des émissions du sous-groupe de véhicules auquel le véhicule appartient, les valeurs de la première année de la trajectoire de réduction des émissions pour ce sous-groupe s'appliquent.

Les États membres traitent les véhicules professionnels, tels que définis à l'article 3, point 9), du règlement (UE) 2019/1242, comme des véhicules appartenant au sous-groupe de véhicules non professionnels correspondant.

Les États membres n'appliquent pas de redevances réduites conformément à la classe 5 d'émissions de CO₂ aux véhicules à émission nulle qui ont été équipés a posteriori d'un moteur à carburant qui produit de l'énergie électrique ou qui contribue à la propulsion du véhicule. En lieu et place, les États membres appliquent les redevances conformément à la classe 1 d'émissions de CO₂.

Les constructeurs de véhicules peuvent utiliser l'outil de simulation visé à l'article 5 du règlement (UE) 2017/2400 pour déterminer les émissions de CO₂ d'un véhicule à double carburant, tel que défini à l'article 3, point 21), du règlement (UE) 2017/2400, après sa date de production, lorsque la date de production de ce véhicule est antérieure au 1^{er} janvier 2024. Un constructeur qui a l'intention de recourir à ladite possibilité notifie à la Commission son intention de le faire et la Commission décide s'il peut utiliser l'outil de simulation aux fins énoncées dans le présent alinéa et communique sa décision audit constructeur. Pour la classification d'un véhicule dans une classe d'émissions de CO₂, les États membres acceptent la simulation produite par les constructeurs comme preuve des émissions de CO₂ d'un véhicule, à condition que le constructeur concerné envoie aux États membres concernés les résultats de ladite simulation directement et sous forme numérique, accompagnés de la décision de la Commission communiquée à ce constructeur.";

- c) le paragraphe 7 est supprimé;

d) le paragraphe suivant est ajouté:

"12. Au plus tard le 30 juin 2029, la Commission évalue les options suivantes:

- a) permettre aux États membres de faire varier les taux de péage en fonction des caractéristiques des remorques en tenant compte des situations propres aux différents États membres, telles que l'hétérogénéité des parcs de remorques, les différences dans les technologies et équipements sur le marché, et la réduction totale de la consommation d'énergie résultant de l'utilisation de ces technologies et équipements; et
- b) déterminer les émissions de CO₂ en ce qui concerne les véhicules à moteur transformés et les remorques.

La Commission prend en considération les effets possibles des options visées au premier alinéa du présent paragraphe sur l'application et l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. La Commission tient dûment compte des résultats de tout projet pilote dans ce domaine, et prend en considération la charge administrative, les contraintes opérationnelles, les paramètres économiques des technologies sur le marché, et le rapport coût/efficacité. Sur la base de cette évaluation, la Commission peut, le cas échéant, présenter une proposition législative visant à modifier la présente directive."

4) À l'article 8, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Dans le cas d'un système commun de droits d'usage visé au paragraphe 1 du présent article, la date finale d'application des variations visées à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH est le 25 mars 2025."

5) À l'article 9 *ter*, l'alinéa suivant est ajouté:

"Afin de faciliter l'échange d'informations sur les véhicules relatives aux paramètres de classification du véhicule tels que définis à l'article 2, point 17), de la directive (UE) 2019/520, et dans le but d'œuvrer à la reconnaissance mutuelle entre les États membres aux fins de la classification des véhicules et de l'application, la Commission coordonne les travaux au sein du groupe d'experts visé à l'article 9 *sexies*, paragraphe 4, afin de recenser les bonnes pratiques et d'en promouvoir l'échange, et de formuler des suggestions en vue d'une approche commune."

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 31 décembre 2027. Ils en informent immédiatement la Commission.

À partir du 1^{er} janvier 2028, les États membres appliquent les mesures nécessaires afin de se conformer à:

- a) l'article 1^{er}, point 1), e), de la présente directive; et
- b) l'article 1^{er}, point 3), b), de la présente directive, dans la mesure où ledit point ajoute un troisième alinéa à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 1999/62/CE.

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 régi par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président/La présidente
