



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE, la directive 1999/37/CE du Conseil et la directive (UE) 2019/520 en ce qui concerne la classe d'émissions de CO₂ des véhicules lourds avec remorques et clarifiant et simplifiant certaines dispositions

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les orientations politiques de la Commission européenne pour la période 2024-2029¹ annonçaient que la Commission présenterait des propositions visant à simplifier et à consolider la législation de l'Union européenne. La communication «Une Europe plus simple et plus rapide»² indique que la législation doit être facile à comprendre et à mettre en œuvre, clairement rédigée et dépourvue d'ambiguïté.

La présente proposition modifiée de directive modificative modifierait certaines dispositions de la directive 1999/62/CE³, qui font référence à d'autres actes législatifs de l'Union, afin de les rendre plus claires, plus simples et plus précises.

La Commission a adopté la proposition initiale de directive modificative le 4 mai 2023⁴ (ci-après la «proposition initiale»). L'objectif de la proposition initiale consistait à établir les règles permettant d'inclure l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds dans les systèmes de tarification routière qui différencient les redevances routières en fonction des émissions de CO₂ des véhicules. Elle aurait également modifié certaines dispositions de la directive faisant référence à d'autres actes législatifs de l'Union afin de garantir leur clarté juridique.

La directive 1999/62/CE régit l'imposition de péages et de droits d'usage pour l'utilisation des infrastructures routières. Elle est fondée sur les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur payeur». Le principe du «pollueur-payeur» permet de fixer des redevances routières en fonction des performances environnementales des véhicules afin d'orienter le renouvellement du parc automobile de manière à atténuer les incidences négatives du transport routier sur l'environnement.

La directive (UE) 2022/362⁵ a modifié la directive 1999/62/CE en permettant, entre autres modifications, la tarification routière sur la base des émissions de CO₂ des véhicules. Ce système permet au secteur du transport routier de contribuer à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat et d'énergie. La directive contient donc plusieurs références à la législation de l'UE régissant les performances en matière d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Plus précisément, cette question est régie dans l'UE par le règlement (UE)

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_fr?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_fr.pdf.

² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Une Europe plus simple et plus rapide: Communication sur la mise en œuvre et la simplification, COM(2025) 47 final.

³ 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: <https://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE, la directive 1999/37/CE du Conseil et la directive (UE) 2019/520 en ce qui concerne la classe d'émissions de CO₂ des véhicules lourds avec remorques.

⁵ 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: <https://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs⁶ et par le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds⁷.

Depuis l'adoption de la proposition initiale, les modifications récemment apportées à ces règlements ont eu une incidence sur les dispositions de la directive 1999/62/CE qui se réfèrent à ces règlements. Cela a réduit la clarté juridique et accru les obstacles de mise en œuvre et les obstacles administratifs. En outre, la modification de ces règlements a rendu obsolètes certaines dispositions de la directive 1999/62/CE.

Le règlement (UE) 2024/1610⁸ a modifié le règlement (UE) 2019/1242. Les principaux changements ont porté sur la définition de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO₂ jusqu'en 2040 et sur l'extension du champ d'application à de nouveaux groupes de véhicules. En outre, la structure initiale de ce règlement a été modifiée, de sorte que certaines références qui sont faites à celui-ci dans la directive 1999/62/CE et la proposition initiale sont désormais obsolètes. Le règlement (UE) 2022/1379⁹ de la Commission a modifié le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission. Les modifications ont notamment consisté en la modification de la structure du dossier d'information du client, qui est le document précisant les émissions de CO₂ des véhicules neufs.

La présente proposition modifiée préserve les objectifs de la proposition initiale (notamment en ce qui concerne l'effet des remorques). En outre, premièrement, elle adapterait les références de la directive 1999/62/CE aux règlements susmentionnés afin d'améliorer la clarté juridique de ces dispositions. Deuxièmement, elle garantirait un délai suffisant pour la mise en œuvre des modifications du règlement (UE) 2019/1242 qui sont prises en compte dans la directive 1999/62/CE, telles que l'extension aux nouveaux sous-groupes de véhicules¹⁰. Troisièmement, elle inclurait des dispositions ciblées visant à indiquer comment traiter certains véhicules couverts par ces règlements dans les cas qui pourraient donner lieu à une interprétation ambiguë au titre de la directive 1999/62/CE, afin de garantir une approche harmonisée dans l'ensemble de l'UE.

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) 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>).

⁸ 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>).

⁹ 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: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Voir le considérant 29 de la directive (UE) 2022/362.

La présente proposition est présentée un an après l'adoption du règlement (UE) 2024/1610 afin de clarifier la manière dont les modifications apportées par ce règlement devraient être mises en œuvre dans la directive 1999/62/CE. Les modifications involontaires de la trajectoire de réduction des émissions, qui détermine la classification des véhicules en fonction de leurs émissions de CO₂, prendront effet à compter du 1^{er} juillet 2026¹¹.

La présente proposition simplifie également la directive 1999/62/CE en supprimant les dispositions qui permettent d'étendre le champ d'application de la directive aux groupes de véhicules déjà couverts par le règlement (UE) 2017/2400, mais pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242. Les champs d'application des deux règlements étaient initialement différents. Or, le règlement (UE) 2024/1610 a étendu le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 afin qu'il corresponde désormais au champ d'application du règlement (UE) 2017/2400. Les dispositions de la directive 1999/62/CE qui permettaient de combler l'écart entre les champs d'application de ces deux règlements sont donc devenues obsolètes et peuvent être supprimées.

Pour la même raison, la Commission prévoit d'abroger la décision d'exécution (UE) 2023/2698¹² de la Commission lorsque les émissions de CO₂ de référence pour les sous-groupes de véhicules 1, 2, 3, 11, 12 et 16 seront publiées dans des actes d'exécution adoptés conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. En effet, les sous-groupes de véhicules couverts par cette décision d'exécution sont désormais couverts par le règlement (UE) 2019/1242, et il est prévu de publier les émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules au titre dudit règlement. La directive 1999/62/CE dispose déjà qu'une fois que les émissions de CO₂ de référence auront été publiées au titre du règlement (UE) 2019/1242, ce sont ces valeurs qui devront être utilisées et non celles publiées au titre de la directive 1999/62/CE.

La présente proposition contribue à la réalisation de l'objectif consistant à maintenir une législation européenne cohérente et de qualité. Elle apporte davantage de clarté et de sécurité juridiques, permettant ainsi aux administrations nationales et aux entreprises de mieux comprendre leurs droits et obligations.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition vise à adapter les dispositions de la directive 1999/62/CE qui contiennent des références à certains règlements devenus peu clairs après leur modification et à supprimer certaines autres dispositions devenues obsolètes. Les modifications proposées (ainsi que celles figurant dans la proposition initiale) sont cohérentes avec le contenu des mesures adoptées en vertu de la directive (UE) 2022/362.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition concerne les références au règlement (UE) 2019/1242 et au règlement (UE) 2022/1379 de la Commission figurant dans la directive 1999/62/CE. La cohérence des références croisées doit être assurée, en tenant compte des modifications passées et (dans la mesure du possible) futures de ces règlements.

¹¹ Voir l'explication détaillée ci-dessous concernant l'article 2, paragraphe 1, point 37).

¹² Décision d'exécution (UE) 2023/2698 de la Commission du 4 décembre 2023 précisant les émissions de CO₂ de référence des groupes de véhicules utilitaires lourds ne relevant pas du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil conformément à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La directive 1999/62/CE trouve sa base juridique dans les articles 91 et 113 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). La présente proposition concerne la perception de redevances routières pour les véhicules, domaine auquel s'applique l'article 91, paragraphe 1, du TFUE. La base juridique de la présente proposition est donc l'article 91, paragraphe 1, du TFUE.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE. Toutefois, seule l'UE peut adapter les règles de l'UE existantes. C'est le cas pour les adaptations apportées aux références à d'autres actes législatifs de l'UE contenues dans la directive 1999/62/CE.

- **Proportionnalité**

La présente proposition corrigerait des incohérences entre des actes de l'UE. Elle n'excéderait donc pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif doit être présenté sous la même forme.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La présente proposition améliore le texte juridique d'un acte de l'UE tout en préservant sa signification initiale. Une évaluation ex post n'est donc pas nécessaire.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission est régulièrement en contact avec les percepteurs de péages et les prestataires de services de péage dans les États membres. Les références croisées inexactes entraînent des difficultés concrètes, qui font l'objet de discussions avec ces parties prenantes. La Commission a soutenu les parties prenantes dans la mise en œuvre de la directive.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'analyse de la Commission en vue de l'élaboration de la présente proposition tient compte des informations communiquées par les parties prenantes et les experts nationaux.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition améliorerait le texte juridique d'un acte législatif de l'UE et sa cohérence avec d'autres actes législatifs de l'UE, sans toutefois entraîner de changement de politique. Une analyse d'impact n'est donc pas nécessaire.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition contribuerait à la réalisation de l'objectif consistant à élaborer une réglementation affûtée, car elle simplifierait le texte de la directive et renforcerait sa clarté

juridique. Cela profiterait aux entreprises de transport routier (qui sont principalement des micro, petites et moyennes entreprises) en précisant quels véhicules peuvent bénéficier de tarifs de péage plus favorables, et dans quels cas.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition améliorerait le texte juridique d'un acte de l'UE sans entraîner de changement de politique. Elle n'a donc aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La directive 1999/62/CE comprend des exigences spécifiques en matière de communication de rapports pour les États membres en ce qui concerne la variation du montant des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage en fonction de la performance environnementale des véhicules.

La proposition modifiée améliore le texte juridique d'un acte de l'UE afin de le rendre plus simple, plus clair et plus précis. Elle ne doit donc pas faire l'objet d'un plan de mise en œuvre, d'un suivi ou d'une évaluation.

Une nouvelle disposition est proposée pour permettre aux constructeurs de déterminer les émissions de CO₂ des véhicules à double carburant si ceux-ci ont été produits avant que le règlement (UE) 2017/2400 ne couvre cette technologie. Un nouveau dispositif de communication d'information est introduit pour superviser l'utilisation de l'outil de simulation prévu par le règlement (UE) 2017/2400 à d'autres fins que celles énoncées dans ledit règlement, étant donné qu'il s'agit d'un outil de simulation en source ouverte qui pourrait être utilisé de manière illégitime.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Les États membres doivent transposer les références juridiques adaptées dans la mesure où ces références sont déjà intégrées dans leur droit national¹³. Les notifications de mesures de transposition doivent être accompagnées d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les parties modifiées de la directive 1999/62/CE et les parties correspondantes de la législation nationale.

- **Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition**

Les modifications apportées à la proposition initiale sont expliquées ci-dessous.

¹³ Certains États membres ont rempli leurs obligations de transposition en intégrant dans leur droit national des références au droit de l'Union. Il est donc possible que ces États membres n'aient pas besoin d'adapter leur législation nationale de transposition. Ils devraient néanmoins en informer la Commission si tel est effectivement le cas.

Article 1^{er}, paragraphe 1: article 2 – Définitions

Article 2, paragraphe 1, point 28): définition des «émissions de CO₂»

La clarté juridique de cette définition devrait être améliorée car la référence au règlement (UE) 2017/2400 est inexacte. La proposition initiale ne modifiait pas cette définition.

Le règlement (UE) 2017/2400 précise la structure du dossier d'information du client, qui est le document fourni par les constructeurs qui prouve les émissions de CO₂ des véhicules neufs. À l'origine, les émissions spécifiques de CO₂ d'un véhicule étaient indiquées au point 2.3 du dossier d'information du client. À la suite de l'adoption du règlement (UE) 2022/1379, ces informations figurent désormais au point 2.6 dudit dossier. La nouvelle structure du dossier d'information du client est considérée comme stable en vue de futures modifications.

En outre, la directive 1999/62/CE tiendra compte de l'extension du champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 aux autobus et autocars, à la suite de l'adoption du règlement (UE) 2024/1610. Par conséquent, la définition devrait préciser que les émissions spécifiques de CO₂ pour les poids lourds (en gCO₂/t-km) sont indiquées au point 2.6.1 du dossier d'information du client, tandis que les émissions spécifiques de CO₂ pour les autocars et les autobus (en gCO₂/p-km) sont indiquées au point 2.6.4 du dossier d'information du client.

La définition des «émissions de CO₂» d'un véhicule utilitaire lourd est donc adaptée pour faire référence aux champs corrects du dossier d'information du client.

Article 2, paragraphe 1, point 30): définition de «véhicule à faibles émissions»

La proposition initiale comportait une modification de cette définition, mais elle est devenue obsolète à la suite de l'adoption du règlement (UE) 2024/1610.

Cette définition devrait être simplifiée. L'explication suivante est pertinente pour les dispositions suivantes de la directive: article 2, paragraphe 1, point 30) b) et point 38) b), article 7 *octies bis*, paragraphe 1, troisième alinéa, et article 7 *octies bis*, paragraphe 7. L'explication détaillée de ces dispositions renverra à la présente section.

La directive 1999/62/CE contient des dispositions visant à étendre son champ d'application à de nouveaux groupes de véhicules qui n'étaient pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242, mais qui étaient déjà couverts par le règlement (UE) 2017/2400. En effet, le règlement (UE) 2019/1242 ne couvrait à l'origine qu'un sous-ensemble des groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2017/2400¹⁴.

La directive 1999/62/CE a permis d'inclure dans son champ d'application les groupes de véhicules restants dès que les données sur les émissions de CO₂ des véhicules appartenant à

¹⁴ Le sous-groupe de véhicules initialement couvert par le règlement (UE) 2019/1242 (sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH) est responsable d'environ 73 % des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Les groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2017/2400 sont responsables de 98 % des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Les véhicules correspondant aux 2 % restants ne peuvent pas être inclus dans le champ d'application du règlement (UE) 2017/2400. À cet égard, voir la section 17.3 de l'annexe 8 de la partie 2 du document SWD(2023)88, qui correspond à l'analyse d'impact accompagnant la proposition qui a conduit à l'adoption du règlement (UE) 2024/1610.

ces groupes de véhicules ont été disponibles¹⁵. En effet, au moment de l'adoption du règlement (UE) 2019/1242, la date à laquelle son champ d'application serait étendu aux groupes de véhicules restants n'était pas connue.

Le règlement (UE) 2024/1610 a modifié le règlement (UE) 2019/1242 afin d'inclure tous les groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2017/2400. Les dispositions de la directive 1999/62/CE qui autorisent l'extension de son champ d'application afin de combler l'écart entre les champs d'application de ces deux règlements sont donc devenues obsolètes. Il convient de supprimer ces dispositions afin de simplifier et de clarifier le texte de la directive.

Le point b) de la définition de «véhicule à faibles émissions» est donc supprimé.

Article 2, paragraphe 1, point 35): définition de «groupe de véhicules»

Il convient d'améliorer la clarté juridique de cette définition. La proposition initiale n'a pas modifié cette définition, mais celle-ci doit à présent être modifiée car la référence au tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 est inexacte.

Le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 définit les groupes de véhicules pour les camions lourds. Toutefois, le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 a été étendu de manière à inclure également les sous-groupes de véhicules définis dans les tableaux 2 à 6 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 (par exemple, camions moyens, autobus et autocars). En outre, le règlement (UE) 2017/2400 définit les groupes de véhicules dans son article 4, premier alinéa, qui fait référence à ces tableaux et prévoit également les modifications futures des annexes dudit règlement.

La définition de «groupe de véhicules» est donc adaptée pour faire référence à l'article 4, premier alinéa, du règlement (UE) 2017/2400.

Article 2, paragraphe 1, point 37): définition de «trajectoire de réduction des émissions»

Il convient d'améliorer la clarté juridique de cette définition et de préserver sa signification initiale. La proposition initiale comprenait une modification de cette définition, mais ne traitait pas toutes les modifications introduites par le règlement (UE) 2024/1610. Cette définition est modifiée comme suit.

- La dernière phrase est une disposition normative autonome qui concerne d'éventuels ajustements des émissions de CO₂ de référence. Ces ajustements sont fondés sur des actes adoptés en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/2142. Cette disposition normative ne devrait pas faire partie d'une définition et est donc déplacée à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1¹⁶.
- La définition décrit une formule mathématique et est donc difficile à comprendre sans connaissance détaillée du règlement (UE) 2019/1242 et de ses annexes. Lors de

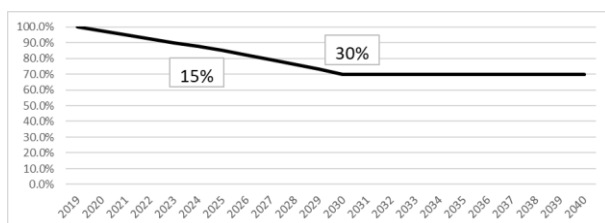
¹⁵ Afin d'étendre le champ d'application de la directive 1999/62/CE, un acte d'exécution devrait être publié sur la base de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 7. Une fois adopté, l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, troisième alinéa, prévoit que les véhicules appartenant aux groupes de véhicules concernés peuvent être classés dans la classe 4 d'émissions de CO₂ (véhicules à faibles émissions). Toutefois, ces véhicules n'ont pas pu être classés dans les classes 2 et 3 parce que l'appartenance à ces classes est fondée sur une trajectoire de réduction des émissions pour les sous-groupes de véhicules qui exige que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour ces groupes de véhicules soient fixés dans le règlement (UE) 2019/1242.

¹⁶ Voir également l'explication relative à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, ci-dessous.

l'adoption du règlement (UE) 2024/1610, la même formule a été introduite à l'annexe I, point 5.1.2.1, du règlement (UE) 2019/1242. En outre, cette formule couvre les trajectoires de réduction des émissions des autobus et autocars qui ne sont pas envisagées dans la définition actuelle de la directive 1999/62/CE, même si le champ d'application de la directive est étendu à ces véhicules. La formule figurant à l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242 est considérée comme stable en vue de futures modifications dudit règlement. La définition renvoie donc désormais à cette formule.

- La forme de la trajectoire de réduction des émissions a changé avec l'adoption du règlement (UE) 2024/1610, en raison des références faites dans la définition au règlement (UE) 2019/1242 et sans décision explicite fondée sur des considérations politiques. Par conséquent, les seuils des classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ sont devenus plus stricts et un nombre inférieur de véhicules conventionnels sera admissible pour ces classes.

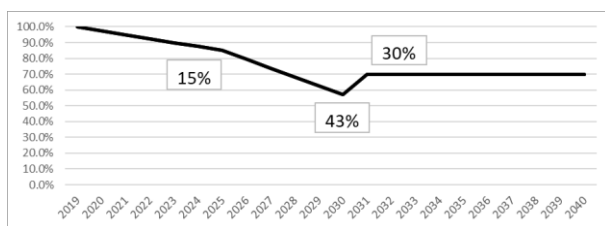
L'objectif de la trajectoire de réduction des émissions est expliqué en premier lieu. La trajectoire de réduction des émissions détermine les seuils pour la classification des véhicules dans les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ de sorte qu'ils diminuent au fil du temps. Les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ visent à encourager l'amélioration de l'efficacité des véhicules conventionnels qui fonctionnent avec des combustibles fossiles. La forme de la trajectoire de réduction des émissions adoptée dans la directive (UE) 2022/362 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 (ci-après les «sous-groupes de véhicules initiaux») est présentée ci-dessous. Pour les années jusqu'à 2030, la définition de la trajectoire de réduction des émissions fait référence au facteur de réduction des émissions de CO₂ (R-ET_Y) établi dans le règlement (UE) 2019/1242. Le facteur R-ET_Y dépend à son tour des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour 2015 et 2030 qui sont fixés dans ce règlement. Pour 2031 et les années suivantes, la définition de la trajectoire de réduction des émissions est linéaire, à un niveau qui correspond à un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 %. Cette linéarité reflète l'amélioration de l'efficacité des émissions de CO₂ qui peut être obtenue par les véhicules conventionnels.



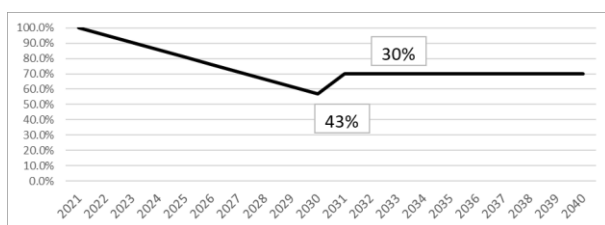
Le règlement (UE) 2024/1610 a porté l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030 de 30 % à 43 %. Ce changement oblige les constructeurs à accroître le déploiement de véhicules à émission nulle. Toutefois, le même objectif affecte également la trajectoire de réduction des émissions de cette directive et les seuils correspondants des classes 2 et 3 d'émissions de CO₂, qui sont exclusivement destinés aux véhicules conventionnels.

La nouvelle forme de la trajectoire de réduction des émissions, telle qu'elle est actuellement en vigueur, présente une pente plus forte et, par conséquent, des seuils plus stricts pour les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ jusqu'en 2030 inclus. Pour 2031 et les années suivantes, la trajectoire de réduction des émissions reste linéaire à un niveau qui correspond à un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 %.

Pour les sous-groupes de véhicules initiaux, la trajectoire est affectée entre les périodes de communication des rapports des années 2026 et 2030 incluses, comme illustré ci-dessous. Le classement des véhicules appartenant à ces sous-groupes de véhicules sera donc affecté à partir du début de la période de communication des rapports de l'année 2026, à savoir le 1^{er} juillet 2026.



Pour les sous-groupes de véhicules relevant de la période de référence 2021 (c'est-à-dire les sous-groupes de véhicules 1, 2, 3, 11, 12 et 16), la trajectoire est affectée du début de la période de référence à 2030, comme le montre la figure ci-dessous¹⁷. Le classement des véhicules appartenant à ces sous-groupes de véhicules sera donc affecté à partir du moment où le champ d'application de la directive 1999/62/CE sera étendu à ces sous-groupes de véhicules¹⁸.



La définition est donc modifiée afin de rétablir la forme initiale de la trajectoire de réduction des émissions, telle que décrite dans le premier graphique ci-dessus, en rendant explicite à la fois l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030 et la linéarité de la trajectoire après 2030.

Article 2, paragraphe 1, point 38): définition des «émissions de CO₂ de référence d'un groupe de véhicules»

Cette définition peut être simplifiée et sa clarté juridique devrait être améliorée. La proposition initiale comportait une modification de cette définition, mais l'adoption du règlement (UE) 2024/1610 a rendu cette proposition obsolète. La définition des «émissions de CO₂ de référence d'un groupe de véhicules» est modifiée comme suit.

Premièrement, l'article 2, paragraphe 1, point 38) a), est simplifié en renvoyant à la définition des émissions de CO₂ de référence figurant à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. Les deux définitions sont équivalentes puisqu'elles renvoient toutes deux au point 3 de l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242. Cette modification aligne la formulation de cette définition sur celle de toutes les autres définitions de la directive 1999/62/CE qui font référence au règlement (UE) 2019/1242.

¹⁷ La nouvelle forme de la trajectoire de réduction des émissions des sous-groupes de véhicules 1, 2, 3, 11, 12 et 16 diffère de celle de la trajectoire de réduction des émissions des sous-groupes de véhicules initiaux en raison de l'objectif intermédiaire de réduction des émissions de CO₂ pour 2025 pour les sous-groupes de véhicules d'origine.

¹⁸ Voir l'explication ci-dessous concernant l'article 7 octies bis, paragraphe 1, sur le moment de l'extension du champ d'application.

Deuxièmement, l'article 2, paragraphe 1, point 38) b), est devenu obsolète pour les raisons exposées dans l'explication de la définition de «véhicule à faibles émissions» ci-dessus. Le point b) de la définition est donc supprimé afin de simplifier cette disposition.

Article 1^{er}, paragraphe 2: article 7 *octies bis* – Variation des redevances pour les véhicules lourds

Article 7 octies bis, paragraphe 1, deuxième, troisième et quatrième alinéas: obligation de moduler les redevances en fonction des émissions de CO₂

Cette disposition devrait être simplifiée afin que les administrations nationales et les entreprises comprennent clairement leurs droits et obligations. En outre, il convient de fixer un délai suffisant pour sa mise en œuvre. La proposition initiale comportait une modification visant à simplifier cette définition, mais elle ne prévoyait pas de calendrier précis permettant aux administrations nationales et aux entreprises de mettre en œuvre les modifications introduites par le règlement (UE) 2024/1610.

Pour comprendre cette section, il convient tout d'abord de clarifier la structure actuelle de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, du deuxième au quatrième alinéa:

- l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, deuxième alinéa, concerne les sous-groupes de véhicules qui sont couverts par le règlement (UE) 2019/1242;
- l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, troisième alinéa, concerne l'extension du champ d'application de la directive 1999/62/CE aux groupes de véhicules qui étaient déjà couverts par le règlement (UE) 2017/2400, mais pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242; et
- l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, quatrième alinéa, concerne l'extension du champ d'application de la directive 1999/62/CE aux nouveaux sous-groupes de véhicules à la suite de leur inclusion dans le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242.

Les raisons de la modification de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, deuxième, troisième et quatrième alinéa, sont les suivantes.

- Les trois alinéas contiennent tous des références à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242 afin d'identifier les sous-groupes de véhicules couverts par ce règlement. Or, le règlement (UE) 1242/1610 a modifié la structure de ce règlement, de sorte que les sous-groupes de véhicules couverts ne sont plus énoncés à son article 2, paragraphe 1, mais au point 1 de son annexe I. Les références à l'article 2, paragraphe 1, de ce règlement sont donc inexactes.
- L'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, troisième alinéa, est devenu obsolète pour les raisons exposées dans l'explication ci-dessus relative à la définition de «véhicule à faibles émissions».
- L'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, ne couvre pas les ajustements des émissions de CO₂ de référence conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/2142, qui sont en revanche couverts par la dernière phrase de la définition de la trajectoire de réduction des émissions. Toutefois, comme expliqué ci-dessus dans la section sur la définition de la «trajectoire de réduction des émissions», cette disposition est une disposition normative autonome et non une définition, de sorte qu'elle devrait être inscrite à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1.

- En outre, le temps nécessaire à la mise en œuvre des ajustements des émissions de CO₂ de référence est insuffisant. Les ajustements s'appliquent en vertu de la directive 1999/62/CE pour «*les périodes de communication des rapports suivant les dates d'application respectives de ces actes délégués*». Toutefois, aucun délai de mise en œuvre n'est prévu si un acte est adopté peu de temps avant le début d'une période de communication des rapports.
- L'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, quatrième alinéa, est inexact lorsqu'il fait référence au moment où le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 est étendu aux nouveaux sous-groupes de véhicules. Plus précisément, cette disposition prévoit que la variation des redevances routières s'applique aux nouveaux sous-groupes de véhicules lorsque des trajectoires de réduction des émissions pour les sous-groupes de véhicules qui ne sont pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242 entrent en vigueur, telles que déterminées par un acte législatif de l'UE. Toutefois, il n'existe aucun acte de l'UE qui entrerait en vigueur et fixerait les valeurs des trajectoires de réduction des émissions d'un groupe de véhicules. En lieu et place, la trajectoire de réduction des émissions d'un groupe de véhicules est calculée sur la base des formules déjà prévues dans la définition figurant à l'article 2, paragraphe 1, point 37), de la directive. La trajectoire de réduction des émissions d'un sous-groupe de véhicules est le produit des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour ce sous-groupe de véhicules [tels que définis à l'article 3 *bis* et à l'annexe I, point 4.3, du règlement (UE) 2019/1242] et des émissions de CO₂ de référence d'un sous-groupe de véhicules [telles que publiées dans un acte adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242 au cours de l'année suivant la période de référence de ce sous-groupe de véhicules]¹⁹. La trajectoire de réduction des émissions d'un sous-groupe de véhicules peut donc être calculée lorsque les émissions de CO₂ de référence de ce sous-groupe de véhicules sont publiées. Le moment fixé à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, quatrième alinéa, pour l'extension à de nouveaux sous-groupes de véhicules est donc lié à la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules dans un acte adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242.
- Le même alinéa ne fixe pas de délai pour la mise en œuvre de l'extension du champ d'application de la directive 1999/62/CE aux nouveaux sous-groupes de véhicules. Les actes adoptés en vertu de l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242 prennent effet à compter de la date de notification aux adresses. Or, la classification des véhicules appartenant à ces sous-groupes de véhicules en fonction de leurs émissions de CO₂ nécessite un certain travail sur les systèmes informatiques d'exploitation des systèmes de péage, la coordination entre les autorités nationales et les prestataires de services de péage, ainsi que la communication avec les usagers de la route sur leurs droits. Ce travail prendra environ six mois.

Pour ces raisons, les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, sont modifiés comme suit.

- Ces trois alinéas sont simplifiés:

¹⁹ Le calendrier de publication d'un acte dépend à son tour de la période de référence d'un groupe, comme indiqué à l'annexe I, point 3.2, du règlement (UE) 2019/1242. La période de référence pour les sous-groupes de véhicules initialement couverts par ce règlement (sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH) était 2019. La période de référence des sous-groupes de véhicules 1, 2, 3, 11, 12 et 16 est 2021. La période de référence de tous les autres sous-groupes est 2025.

- en rectifiant les références au règlement (UE) 2019/1242: au lieu de faire référence à «l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), du règlement (UE) 2019/1242», les termes «sous-groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2019/1242» sont utilisés;
 - en supprimant le troisième alinéa, qui est désormais obsolète. Pour la même raison, l'alinéa de la proposition initiale concernant la variation pour les classes 1, 4 et 5 d'émissions de CO₂ est également supprimé;
 - en fusionnant les deuxième et quatrième alinéas actuels, car ils concernent tous deux la manière dont les sous-groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2019/1242 sont inclus dans la variation des redevances d'infrastructure telle que réglementée à l'article 7 *octies bis*.
- Un nouvel alinéa est ajouté afin de passer de la définition de la trajectoire de réduction des émissions à cet article relatif à la disposition régissant les ajustements des émissions de CO₂ de référence.
- Les modifications suivantes sont introduites pour clarifier le calendrier de mise en œuvre des modifications au titre du règlement (UE) 2019/1242 dans la directive 1999/62/CE:
- il convient de préciser le moment de l'extension aux nouveaux sous-groupes de véhicules [reflétant l'extension du champ d'application du règlement (UE) 2019/1242]. Cette extension concerne tous les sous-groupes de véhicules dont la période de référence n'est pas 2019 (voir note de bas de page 19). Les références à l'«*entrée en vigueur des trajectoires de réduction des émissions*» sont supprimées. Comme indiqué ci-dessus, le moment à partir duquel une variation devrait être appliquée est lié à la publication des émissions de CO₂ de référence de ce sous-groupe de véhicules, adoptée conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. L'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, fait donc également référence à la publication de ces actes;
 - une période de mise en œuvre de six mois est prévue après la date de publication des émissions de CO₂ de référence qui ont été adoptées conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. Les émissions de CO₂ de référence pour les sous-groupes de véhicules d'origine ont déjà été publiées, de sorte que la date d'application pour ces sous-groupes est explicitement fixée au 13 mai 2023²⁰;
 - une période de mise en œuvre de six mois est prévue s'il est nécessaire d'apporter des ajustements aux émissions de CO₂ de référence sur la base de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242. La date d'application de ces ajustements est fixée comme étant le «premier jour du sixième mois suivant leur publication» afin de garantir que les véhicules similaires soient traités de la même manière par-delà les frontières et afin d'éviter les distorsions

²⁰ Cette date tombait deux ans après la date d'entrée en vigueur de la 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).

de concurrence entre les opérateurs de transport possédant des véhicules similaires.

Étant donné qu'un acte devrait être adopté au titre de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 et que cet acte s'appliquera à partir de la période de communication des rapports de l'année 2025 pour les sous-groupes de véhicules d'origine, et sachant qu'il est possible que le délai de six mois expire aux alentours de la date d'adoption de la présente proposition, la date d'application pour ces sous-groupes de véhicules peut être trop proche ou peu claire. Afin de garantir que la date d'application des ajustements pour ces sous-groupes de véhicules soit claire et que le délai de mise en œuvre soit suffisant, cet ajustement devrait s'appliquer à partir du 1^{er} juillet 2026 en vertu de la directive²¹.

Article 7 octies bis, paragraphe 2: classification des véhicules en fonction de leurs émissions de CO₂

La proposition initiale ne modifiait pas cette disposition. Toutefois, il est devenu nécessaire de la modifier à la suite des modifications introduites par les règlements (UE) 2024/1610 et (UE) 2022/1379. Il convient de la modifier pour indiquer comment classer les véhicules dans des cas spécifiques qui pourraient être interprétés de manière ambiguë au titre de la directive 1999/62/CE, afin de garantir une approche harmonisée dans l'ensemble de l'UE.

Ce paragraphe précise comment:

- (a) reclasser les véhicules sur la base de la trajectoire de réduction des émissions définie initialement dans la directive (UE) 2022/362;
- (b) classer les véhicules accompagnés d'un dossier d'information du client et immatriculés avant le début de la trajectoire de réduction des émissions;
- (c) classer les véhicules professionnels;
- (d) classer les véhicules à émission nulle convertis; et
- (e) classer les véhicules à double carburant.

La définition, dans le droit de l'Union, de la manière dont ces cas doivent être traités garantit la sécurité juridique pour la mise en œuvre de la directive.

— *Reclassement des véhicules sur la base de la définition initiale de la trajectoire de réduction des émissions.* La présente proposition vise à rétablir la forme et le sens initiaux de la définition de la trajectoire de réduction des émissions²². Toutefois, les véhicules qui sont classés dans une classe d'émissions de CO₂ avant l'adoption de la présente proposition peuvent l'être dans une classe défavorable.

Afin d'assurer la cohérence des conditions entre les véhicules classés dans une classe d'émissions de CO₂ après l'adoption de la présente proposition et les véhicules classés sur la base d'un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 43 % à

²¹ Cela est conforme à la version actuelle de la dernière phrase de la définition de la trajectoire de réduction des émissions. En effet, cette disposition prévoit que les valeurs ajustées s'appliquent à partir de la période de communication des rapports suivant la date d'application de cet acte, qui serait le 1^{er} juillet 2026.

²² Voir l'explication relative à l'article 2, paragraphe 1, point 37), ci-dessus.

l'horizon 2030, les États membres doivent reclasser ces véhicules dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente proposition.

Cette disposition n'est nécessaire que si la présente proposition entre en vigueur après l'un des deux moments suivants: après le 1^{er} juillet 2026 (concernant les véhicules appartenant à des sous-groupes de véhicules d'origine) ou après l'extension du champ d'application de la directive 1999/62/CE aux sous-groupes de véhicules 1, 2, 3, 11, 12 et 16²³. Cette disposition ne serait pas nécessaire si la présente proposition entrait en vigueur avant ces deux moments.

- *Véhicules accompagnés d'un dossier d'information du client et immatriculés avant le début de la trajectoire de réduction des émissions.* La directive 1999/62/CE ne réglemente pas la manière de déterminer les classes d'émissions de CO₂ des véhicules qui ont été immatriculés avant le début de la trajectoire de réduction des émissions du sous-groupe de véhicules correspondant, mais pour lesquels les propriétaires peuvent fournir la preuve des émissions de CO₂ sur la base du dossier d'information du client.

Pour les sous-groupes de véhicules ayant pour période de référence 2021 ou 2025, il existe un écart entre l'année de début de la trajectoire de réduction des émissions et les délais dans lesquels les constructeurs doivent associer un dossier d'information du client aux nouveaux véhicules²⁴. Plus précisément, le délai imparti aux constructeurs en la matière est antérieur à l'année de début de la trajectoire de réduction des émissions.

L'article 7 *octies bis*, paragraphe 2 bis, précise que les véhicules pour lesquels des preuves des émissions de CO₂ peuvent être fournies peuvent être classés dans une classe d'émissions de CO₂ sur la base des valeurs de la première année de la trajectoire de réduction des émissions pour ce sous-groupe. La présente proposition garantirait une approche harmonisée au sein de l'UE.

- *Véhicules professionnels.* Le règlement (UE) 2019/1242 distingue les véhicules professionnels (tels que les véhicules utilisés pour la collecte des ordures ou les travaux de construction²⁵) des autres types de véhicules en définissant des sous-groupes professionnels. En effet, le mode d'utilisation des véhicules professionnels est différent de celui des véhicules qui transportent des marchandises ou des personnes. Les véhicules professionnels sont responsables d'environ 2 % des

²³ Voir l'explication ci-dessous concernant l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, sur le moment de l'extension du champ d'application.

²⁴ La trajectoire de réduction des émissions commence au cours de la période de référence d'un sous-groupe de véhicules [conformément à l'annexe I, point 3.2, du règlement (UE) 2019/1242], mais les délais pour les constructeurs sont fixés aux articles 9 et 24 du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et dépendent du groupe de véhicules. Pour les sous-groupes de véhicules initiaux, les deux dates coïncidaient: la trajectoire de réduction des émissions a débuté le 1^{er} juillet 2019 parce que la période de référence [telle que définie dans le règlement (UE) 2019/1242 pour ces sous-groupes de véhicules] était 2019; tandis que le délai imparti aux constructeurs pour associer un dossier d'information du client aux nouveaux véhicules était également fixé au 1^{er} juillet 2019 [comme le prévoit l'article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2017/2400].

²⁵ La liste complète des types de véhicules professionnels figure au point 1.2 de l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242 en liaison avec l'appendice 2 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

émissions du secteur des véhicules utilitaires lourds et opèrent principalement dans les villes²⁶.

Les constructeurs ne sont pas tenus de spécifier le caractère professionnel d'un véhicule utilitaire lourd car l'utilisation finale du véhicule peut encore être incertaine au moment de la production. Les véhicules professionnels sont, en revanche, reconnus comme tels après leur première immatriculation aux fins du règlement (UE) 2019/1242. Par conséquent, le dossier d'information du client que les propriétaires de véhicules reçoivent ne précise pas si le véhicule est un véhicule professionnel ou non. Ces véhicules ne peuvent donc pas être considérés comme un sous-groupe de véhicules distinct au titre de la directive 1999/62/CE dans sa forme actuelle.

Reconnaître les sous-groupes de véhicules professionnels au titre de la directive 1999/62/CE reviendrait à utiliser des documents supplémentaires délivrés après l'immatriculation du véhicule pour déterminer le caractère professionnel des véhicules. La charge administrative serait disproportionnée par rapport à la faible part des émissions causées par les véhicules professionnels et à la faible quantité de kilomètres parcourus sur les routes couvertes par l'article 7 *octies bis* de la directive (c'est-à-dire les autoroutes et les routes du RTE-T). En outre, il existe un risque que les États membres appliquent des approches fragmentées si la directive ne définit pas la procédure d'utilisation de documents autres que le dossier d'information du client. Ces raisons objectives justifient que les sous-groupes de véhicules professionnels soient traités différemment des autres sous-groupes de véhicules.

L'article 7 *octies bis*, paragraphe 2, exige donc que les véhicules professionnels soient considérés comme appartenant au sous-groupe de véhicules non professionnels correspondant. Ces informations sont fournies dans les dossiers d'information des clients de tous les véhicules. La présente proposition clarifierait la manière dont les dispositions actuelles de la directive devraient s'appliquer aux véhicules professionnels.

- *Véhicules à émission nulle convertis pour augmenter leur autonomie.* L'autonomie des véhicules à émission nulle continue de les désavantager par rapport aux véhicules conventionnels. Afin d'augmenter l'autonomie, il est possible de convertir les véhicules à émission nulle en remplaçant un ensemble de batteries par un générateur à carburant²⁷. Ces véhicules convertis deviennent ainsi des véhicules hybrides.

Même s'ils utilisent un générateur à carburant, les véhicules à émission nulle transformés resteraient considérés comme relevant de la classe 5 d'émissions de CO₂ en vertu de la directive 1999/62/CE, car la classification des véhicules se fonde sur la documentation du véhicule au moment de la première immatriculation.

Le traitement de ces véhicules comme appartenant à la classe 5 d'émissions de CO₂ fausse le marché du transport routier de marchandises au détriment des exploitants utilisant des véhicules à émission nulle qui ne sont pas convertis. Cette classification

²⁶ Voir considérant 33 du règlement (UE) 2024/1610.

²⁷ Voir <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> et <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

ne reflète pas non plus les émissions réelles tout au long de la durée de vie des véhicules aux fins du règlement (UE) 2019/1242.

En outre, les constructeurs peuvent calculer les émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules dans l'outil de simulation VECTO défini dans le règlement (UE) 2017/2400 avant leur mise sur le marché.

Il est donc proposé que les véhicules à émission nulle qui sont convertis pour augmenter leur autonomie ne soient pas considérés comme appartenant à la classe 5 d'émissions de CO₂, mais plutôt comme appartenant à la classe 1 d'émissions de CO₂. Cette modification garantit que les véhicules sont classés dans les classes d'émissions de CO₂ sur la base des résultats de l'outil de simulation VECTO.

- *Véhicules à double carburant produits avant leur inclusion dans le règlement (UE) 2017/2400.* Les véhicules à double carburant produits avant que cette technologie ne soit incluse dans le champ d'application du règlement (UE) 2017/2400 par le règlement (UE) 2022/1379 ne peuvent pas bénéficier de tarifs de péage plus favorables en raison de l'absence de dossier d'information du client. Ces véhicules peuvent donc se trouver dans une situation concurrentielle désavantageuse par rapport à des véhicules similaires immatriculés après cette date. Une nouvelle simulation visant à déterminer les émissions de CO₂ de ces véhicules, y compris de ceux qui ont déjà été immatriculés, pourrait être effectuée en tenant compte des dernières exigences du règlement (UE) 2017/2400. Les constructeurs qui ont produit des véhicules à double carburant avant que ces véhicules ne soient couverts par le règlement (UE) 2017/2400 peuvent effectuer cette simulation.

Les États membres devraient donc accepter le résultat de ces simulations pour le classement d'un véhicule à double carburant dans une classe d'émissions de CO₂. Étant donné que l'outil de simulation est à source ouverte et pourrait être utilisé de manière illégitime, la Commission devrait assurer la surveillance de tout recours à cet outil. Par conséquent, lorsqu'un constructeur décide d'y recourir, il devrait notifier son intention à la Commission. Afin d'éviter l'utilisation de fichiers de simulation illégitimes, les États membres ne devraient accepter un nouveau fichier de simulation que i) si ce dernier est envoyé directement par un constructeur; ii) au format numérique; et iii) si ce constructeur était destinataire d'une décision positive de la Commission.

Article 7 octies bis, paragraphe 7 – Publication des émissions de CO₂ de référence

La proposition initiale ne contenait pas cette disposition. Ce paragraphe concerne la publication des émissions de CO₂ de référence des groupes de véhicules relevant du règlement (UE) 2017/2400, mais pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242. Comme expliqué ci-dessus, cette disposition est désormais obsolète et donc supprimée afin de simplifier la directive.

Article 7 octies quater, paragraphe 7 – Effet des remorques sur la détermination de la réduction des redevances routières

La proposition initiale est modifiée afin de clarifier quelles remorques relèvent de la classe 3 en se référant à la nouvelle définition des remorques à émission nulle figurant à l'article 3, point 11) c), du règlement (UE) 2019/1242, tel que modifié par le règlement (UE) 2024/1610.

Article 8, paragraphe 3 – Date d’application de l’article 7 octies bis pour les États membres disposant d’un système commun de droits d’usage

La proposition initiale ne comprenait pas cette disposition, mais c’est une modification nécessaire pour garantir la cohérence avec les modifications proposées à l’article 7 octies bis, paragraphe 1. En effet, l’article 8, paragraphe 3, contient une référence aux deuxième et troisième alinéas de l’article 7 octies bis, paragraphe 1, qui sont concernés par la présente proposition.

Le deuxième alinéa de l’article 7 octies bis, paragraphe 1 couvre désormais à la fois les sous-groupes de véhicules initiaux et les nouveaux sous-groupes de véhicules. La prolongation du délai pour les États membres disposant d’un système commun de droits d’usage est destinée à la première mise en œuvre de la variation des redevances pour les sous-groupes de véhicules d’origine. La date d’application pour les sous-groupes de véhicules d’origine est donc désormais explicitement fixée, de la même manière que la présente proposition modifie l’article 7 octies bis, paragraphe 1.

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE, la directive 1999/37/CE du Conseil et la directive (UE) 2019/520 en ce qui concerne la classe d'émissions de CO₂ des véhicules lourds avec remorques et clarifiant et simplifiant 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 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:

- (1) L'adoption de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil³ a renforcé les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur payeur» en introduisant une taxation obligatoire fondée sur les émissions de CO₂, soit selon 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. Actuellement, les redevances routières pour les ensembles de véhicules composés d'un véhicule à moteur et d'une remorque varient en fonction des émissions de CO₂ du véhicule à moteur, indépendamment des caractéristiques de la remorque attelée, notamment de son effet sur les émissions de CO₂ de l'ensemble de véhicules.
- (2) Bien qu'une remorque ne consomme pas d'énergie en soi, elle nécessite de l'énergie qui provient du véhicule à moteur tracteur pour être déplacée. Une plus grande efficacité énergétique des remorques entraîne une réduction des émissions de CO₂ des véhicules conventionnels et une augmentation de l'autonomie des véhicules. Cette optimisation des remorques découle des améliorations réalisées en ce qui concerne leurs performances aérodynamiques, leur résistance au roulement et leur poids. Le potentiel d'efficacité énergétique est d'environ 7,5 % pour les remorques à timon et de

¹ JO C/2023/874, 8.12.2023, p. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² JO C, , p. .

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>).

15 % pour les semi-remorques par rapport à une remorque de référence de l'année 2020. Par conséquent, les remorques pourraient jouer un rôle majeur dans la décarbonation du secteur du transport routier de marchandises. Toutefois, la pénétration sur le marché de remorques plus efficaces est entravée par la hausse de leurs prix et par le fait que, jusqu'à présent, les acheteurs de remorques n'ont pas été en mesure de comparer les différentes remorques en termes d'efficacité énergétique. Il y a donc un nombre limité de remorques efficaces du point de vue énergétique disponibles sur le marché. Des dispositifs aérodynamiques sont déjà disponibles sur le marché et ils le deviendront encore plus à l'avenir, mais ils ne sont pas courants dans le parc actuel de l'Union.

- (3) Le règlement d'exécution (UE) 2022/1362⁴ de la Commission fixe des valeurs juridiquement certifiées pour l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds. Afin de réduire encore le coût d'exploitation des remorques plus efficaces, il convient d'établir des règles qui incluent l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds dans les systèmes de tarification routière liée à une différenciation fondée sur les émissions de CO₂. Étant donné que les véhicules à moteur peuvent être accouplés à différentes remorques, l'inclusion des remorques dans les systèmes de tarification routière liée à une différenciation basée sur les émissions de CO₂ devrait être fondée sur la remorque qui est effectivement utilisée.
- (4) L'extension de la tarification fondée sur les émissions de CO₂ aux remorques devrait s'appliquer aux remorques auxquelles le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 s'applique. Les performances des remorques peuvent varier en fonction de leurs paramètres techniques. Pour évaluer les performances des remorques en termes d'efficacité énergétique, les performances en termes de potentiel de réduction des émissions de CO₂ d'une remorque spécifique sont comparées aux performances d'une remorque de référence, qui est similaire en ce qui concerne la configuration des essieux et du châssis, et la charge par essieu maximale admissible. Le rapport entre la valeur de cette remorque et celle de la remorque de référence est défini dans le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 comme un coefficient d'efficacité. Les remorques plus efficaces ont un coefficient d'efficacité inférieur à 1.
- (5) Le calcul du coefficient d'efficacité peut se fonder sur les kilomètres, les tonnes-kilomètres ou les m³-kilomètres. Pour toutes les remorques, à l'exception des remorques orientées volume, il convient d'utiliser le coefficient d'efficacité basé sur les tonnes-kilomètres. Les remorques orientées volume sont celles qui sont principalement conçues pour le transport de marchandises volumineuses. Le coefficient d'efficacité basé sur les tonnes-kilomètres ne peut pas être utilisé pour les remorques orientées volume car ces remorques ont une résistance au roulement et une masse plus élevées que leurs homologues traditionnelles. Pour les remorques orientées volume, il convient d'utiliser en lieu et place le coefficient d'efficacité basé sur les m³-kilomètres.
- (6) La classe d'émissions de CO₂ d'un ensemble de véhicules avec une remorque plus performante devrait être supérieure à la classe d'émissions de CO₂ du véhicule à

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à l'exécution du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

moteur seul, ce qui devrait permettre une réduction plus importante des redevances routières. L'effet du potentiel de réduction des émissions de CO₂ d'une remorque sur la classe d'émissions de CO₂ d'un ensemble de véhicules devrait être fondé sur la comparaison entre le coefficient d'efficacité de ladite remorque et les seuils de coefficient d'efficacité visés dans la présente directive. Des seuils différents sont prévus pour les semi-remorques et les autres remorques, car leur potentiel de réduction des émissions de CO₂ d'une manière rentable est différent.

- (7) Lorsqu'un État membre inclut l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds dans les systèmes de tarification routière en vigueur sur son territoire et impose des redevances spécifiques aux ensembles de véhicules s'écartant des poids et/ou dimensions maximaux fixés dans la directive 96/53/CE⁵ du Conseil, il devrait être autorisé à appliquer la réduction des redevances routières aux ensembles de véhicules qui utilisent au moins une remorque plus performante.
- (8) La Commission devrait être habilitée à modifier l'annexe VIII de la directive 1999/62/CE, au moyen d'actes délégués, afin de définir ou d'ajuster les seuils de coefficient d'efficacité qui y sont fixés, et de définir une méthode pour l'attribution d'une classe de remorques à des remorques qui ont subi une adaptation, en particulier celles auxquelles un coefficient d'efficacité n'avait pas été attribué conformément au règlement d'exécution (UE) 2022/1362. Les seuils de coefficient d'efficacité devraient être définis dès que les données sur l'efficacité des remorques ont été collectées pendant au moins un an conformément au règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil⁶. Les seuils de coefficient d'efficacité devraient être fondés sur l'efficacité moyenne du parc de remorques lors de la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces véhicules, ainsi que sur le potentiel d'amélioration de l'efficacité des remorques. Ils devraient ensuite être ajustés pour tenir compte des progrès techniques et de la pénétration croissante des nouvelles technologies, comme les remorques équipées d'essieux moteurs. La définition d'une méthodologie pour les remorques adaptées devrait tenir compte de l'installation d'équipements améliorant leur consommation d'énergie, tels que des dispositifs aérodynamiques, qui peut être vérifiée lors du contrôle technique et qui devrait être consignée sur le certificat de contrôle technique visé dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil⁷.
- (9) Afin de garantir que les conducteurs déclarent correctement les performances de la remorque attelée au véhicule à moteur lorsqu'ils ont recours à la réduction des redevances fondée sur les émissions de CO₂, il est nécessaire que les agents chargés du contrôle reçoivent, sur demande, une preuve de la classe d'émissions de l'ensemble de véhicules, c'est-à-dire une preuve attestant les performances de la remorque. Si cette preuve n'était pas fournie, un État membre serait en droit d'appliquer une redevance fondée uniquement sur la classe d'émissions du véhicule à moteur.

⁵ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1, **ELI: <https://http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

- (10) Afin de garantir une application cohérente de la variation des redevances routières en fonction des émissions de CO₂, il est nécessaire de modifier la directive 1999/37/CE⁸ du Conseil pour exiger, lorsqu'il figure sur son certificat de conformité ou sur la fiche de réception individuelle de véhicule, que le coefficient d'efficacité de la remorque soit indiqué sur son certificat d'immatriculation. Il importe de veiller à ce que les données relatives à l'efficacité des remorques soient disponibles pour l'échange d'informations entre les États membres, comme le prévoit la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil⁹.
- (11) ~~En outre, il convient de modifier la directive 1999/62/CE afin de tenir compte de la nouvelle structure du règlement (UE) 2019/1242, tel que modifié par [ajouter la référence une fois connue]. Les modifications nécessaires visent à préserver le sens actuel des définitions de véhicule à émission nulle, véhicule à émissions faibles, émissions de CO₂ de référence et trajectoire de réduction des émissions, et devraient mettre à jour cette dernière afin d'aligner son applicabilité sur le règlement susmentionné après 2030. Ces modifications devraient également maintenir l'obligation de faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage ainsi que le moment à partir duquel cette obligation s'applique. En ce qui concerne les sous-groupes de véhicules déjà couverts par le règlement, ces modifications devraient notamment préciser que cette obligation s'applique à compter du 13 mai 2023, soit deux ans après la date de publication de la décision d'exécution (UE) 2021/781¹⁰ de la Commission, qui indique les émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules. Afin de garantir l'adoption en temps utile de ces modifications par rapport à la date d'entrée en vigueur des modifications du règlement (UE) 2019/1242, il convient de fixer un délai d'un an pour la transposition dans la législation nationale.~~
- (11) Il convient de clarifier et de simplifier certaines dispositions de la directive 1999/62/CE afin de tenir compte des modifications apportées par le règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil¹¹ au règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil¹², ainsi que des modifications apportées par le règlement (UE) 2022/1379¹³ de la Commission au règlement**

⁸ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁹ 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>**).

¹⁰ 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).

¹¹ 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: <https://http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>**).

¹² 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: <https://http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>**).

¹³ 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

(UE) 2017/2400¹⁴ de la Commission. Les modifications proposées concernent les définitions des émissions de CO₂, des véhicules à émissions nulles, des véhicules utilitaires lourds à faibles émissions, des groupes de véhicules, de la trajectoire de réduction des émissions et des émissions de CO₂ de référence, ainsi que de l'article 7 octies bis et de l'article 8, paragraphe 3, tout en préservant leur signification initiale.

- (12)** La présente directive devrait clarifier à partir de quand s'applique l'obligation de moduler les redevances routières en fonction des émissions de CO₂ pour un sous-groupe de véhicules. Elle fait donc référence 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. Une période de mise en œuvre de six mois est prévue après la publication des émissions de CO₂ de référence. En ce qui concerne les sous-groupes de véhicules initialement couverts par ledit règlement, l'obligation de modifier les redevances routières s'applique depuis le 13 mai 2023, soit deux ans après la date de publication de la décision d'exécution (UE) 2021/781¹⁵ de la Commission.
- (13)** 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. Une période de six mois est appropriée pour mettre en œuvre cette modification. Cette date devrait être la même dans tous les États membres afin de garantir l'égalité de traitement des transporteurs qui possèdent des véhicules similaires immatriculés pour la première fois à la même date, mais qui sont établis dans des États membres différents. En outre, la décision d'exécution (UE).../... de la Commission ajustant les émissions de CO₂ de référence indiquées dans la décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission et précisant la méthode de définition des véhicules représentatifs [ajouter la référence une fois connue] a ajusté les émissions de CO₂ de référence, avec application à partir de la période de déclaration 2025 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. La version actuelle de la définition de la trajectoire de réduction des émissions prévoit que les valeurs ajustées s'appliquent à partir de la période de déclaration commençant après la date d'application de cet acte. Elles devraient donc s'appliquer à partir du 1^{er} juillet 2026. Afin d'éviter que la période de mise en œuvre de six mois ne prenne fin trop rapidement après l'adoption de la

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>).

¹⁴ 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: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ 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://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

présente directive et ne laisse un délai de mise en œuvre insuffisant, la date d'application du 1^{er} juillet 2026 est explicitement maintenue.

- (14) La présente directive devrait préserver le sens de la définition de la trajectoire de réduction des émissions de la directive 1999/62/CE telle que modifiée 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 fixant un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030 dans la directive 1999/62/CE. Jusqu'à ce que cette modification s'applique, il est possible que certains véhicules soient affectés à une classe d'émissions de CO₂ avec 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 affectés à une classe d'émissions de CO₂ après l'adoption de la présente directive, les États membres devraient reclasser ces véhicules en utilisant une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030, dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.
- (15) La présente directive devrait préciser comment attribuer aux classes d'émissions de CO₂ les véhicules accompagnés d'un dossier d'information du client et immatriculés pour la première fois avant le 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 à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission. 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 au point 3.2 de 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 à l'article 24 du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission. Pour ces sous-groupes de véhicules, le délai imparti aux constructeurs 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 à une classe d'émissions de CO₂ les véhicules pour lesquels le propriétaire peut fournir la preuve de leurs émissions de CO₂ dans un dossier d'information du client. Les seuils des classes d'émissions de CO₂ avant le début de la trajectoire de réduction des émissions sont ceux de la première année de la trajectoire de réduction des émissions.
- (16) La présente directive devrait préciser comment attribuer les véhicules professionnels aux 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, des autres types de véhicules en définissant des sous-groupes de véhicules professionnels. 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) 2024/160, 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.

(17) La présente directive devrait préciser comment attribuer aux classes d'émissions de CO₂ les véhicules à émission nulle convertis. Le règlement (UE) 2019/1242 fixe des objectifs pour les constructeurs visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs. En vertu de ce règlement, les constructeurs bénéficient particulièrement 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 réduites 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 cette autonomie, il est possible de convertir les véhicules à émission nulle en remplaçant un ensemble de batteries par un générateur à carburant afin d'augmenter l'autonomie opérationnelle du véhicule. Ces véhicules convertis 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 convertis continueraient de bénéficier de redevances réduites conformément à la classe 5 d'émissions de CO₂, bien qu'ils utilisent un générateur à carburant. Ce traitement fausse toutefois le marché du transport routier de marchandises au détriment des exploitants utilisant des véhicules à émission nulle qui ne sont pas convertis, et il ne reflète pas les réductions réelles des émissions sur la durée de vie des véhicules aux fins du règlement (UE) 2019/1242. Afin de garantir que tous les véhicules sont classés dans les classes d'émissions de CO₂ sur la base des résultats de l'outil de simulation 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.

(18) La présente directive devrait préciser comment attribuer les véhicules à double carburant aux classes d'émissions de CO₂. L'article 24, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission oblige les constructeurs à 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 de péage plus favorables et peuvent 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 illégitimes en surveillant l'utilisation de cette option par les constructeurs. Un constructeur qui décide de recourir à cette option devrait donc le signaler à la Commission. Les États membres ne devraient accepter ce document que s'il est transmis directement par un constructeur, s'il est au format numérique, car ce format est moins vulnérable à la fraude, et si une décision positive de la Commission a été adressée à ce constructeur.

(19) La présente directive devrait supprimer certaines dispositions devenues obsolètes. 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. Les dispositions pertinentes de la directive 1999/62/CE sont l'article 2, paragraphe 1, point 30) b); l'article 2, paragraphe 1, point 38) b); l'article 7 octies bis, paragraphe 1, troisième alinéa, et l'article 7 octies bis, paragraphe 7. 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.

~~12~~20) Il y a donc lieu de modifier les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 1999/62/CE

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 lourd: les émissions spécifiques de CO₂ (gCO₂/t-km) propres audit véhicule indiquées au point 2.6.1 de son dossier d'information du client s'il s'agit d'un poids lourd, ou les émissions spécifiques de CO₂ (gCO₂/p-km) propres audit véhicule indiquées au point 2.6.4 de son dossier d'information du client s'il s'agit d'un autocar ou d'un autobus, au sens de 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>);

- ab)** au point 29), le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) un véhicule utilitaire lourd visé à l'article 3, point 11), points a) et **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>);**
- bc)** au point 30), le point b) **le point 30)** est remplacé par le texte suivant:
- «30) “véhicule lourd à faibles émissions”: un véhicule lourd à faibles émissions au sens de l'article 3, point 12), du règlement (UE) 2019/1242;»;**
- ~~«b) un véhicule utilitaire lourd autre qu'un véhicule à émission nulle, d'un groupe de véhicules qui relève d'un acte d'exécution adopté en vertu de l'article 7 octies bis, paragraphe 7, dont les émissions de CO₂ sont inférieures d'au moins 50 % aux émissions de CO₂ de référence de son groupe de véhicules;»;~~
- d)** **le point 35) est remplacé par le texte suivant:**
- «35) «groupe de véhicules»: un groupe de véhicules au sens de l'article 4, premier alinéa, du règlement (UE) 2017/2400;»;**
- ee)** 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 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;»;**
- ~~«37) “trajectoire de réduction des émissions” pour le sous-groupe de véhicules (sg) et la période de communication des rapports d'une année (Y), à savoir $ET_{sg,Y}$, le produit du facteur de réduction des émissions annuelles de CO₂ ($RET_{sg,Y}$) multiplié par les émissions de CO₂ de référence (rCO_{2sg}) du sous-groupe (sg), à savoir: $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ est déterminé conformément à l'annexe I, point 5.1, du règlement (UE) 2019/1242;»;~~
- ff)** le point 38 est remplacé par le texte suivant:
- «38) “émissions de CO₂ de référence”: les émissions de CO₂ de référence au sens de l'article 3, point 1), du règlement (UE) 2019/1242;»;**
- ~~«38) “émissions de CO₂ de référence”;~~

a) pour les sous-groupes de véhicules relevant du règlement (UE) 2019/1242, le montant calculé conformément à la formule figurant à l'annexe I, point 3, dudit règlement;

b) pour un groupe de véhicules qui relève d'un acte d'exécution adopté en vertu de l'article 7 octies bis, paragraphe 7, les émissions de CO₂ de référence qui y figurent, correspondant à la valeur moyenne de toutes les émissions de CO₂ des véhicules appartenant à ce groupe de véhicules, déclarées conformément au règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil (6) pour la première période de communication des rapports qui débutera après la date à laquelle l'immatriculation, la vente ou la mise en service des véhicules appartenant à ce groupe de véhicules qui ne respectent pas les obligations visées à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400, est interdite conformément à l'article 24 du règlement (UE) 2017/2400;»;

eg) les points suivants sont ajoutés:

«42) “remorque”: une remorque au sens de l'article 3, point 17), du règlement (UE) 2018/858 et relevant du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (***);

43) “semi-remorque”: une remorque qui répond à la définition de semi-remorque figurant à l'article 3, point 33, du règlement (UE) 2018/858 et qui relève du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission.»

*** Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à l'exécution du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**);

2) l'article 7 octies bis est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Les États membres appliquent cette variation aux sous-groupes de véhicules relevant du règlement (UE) 2019/1242 **au moins six mois après la publication des** sur la base des émissions de CO₂ de référence **de ces sous-groupes de véhicules, adoptées** publiées conformément à l'article 11, paragraphe 1, dudit règlement. 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 le 13 mai 2023.

Lorsque **Les États membres appliquent** les émissions de CO₂ de référence **telles qu'ajustées** en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 **à compter du premier jour du sixième mois suivant leur publication. 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 conformément au règlement d'exécution (UE) .../... [ajouter la référence une fois connue] à compter du 1^{er} juillet 2026.** , elles s'appliquent dès le début de la période de communication des rapports suivante.

~~Par dérogation au deuxième alinéa, pour les classes 1, 4 et 5 d'émissions de CO₂ visées au paragraphe 2 du présent article, cette variation s'applique aux groupes de véhicules couverts par des actes d'exécution adoptés en vertu du paragraphe 7 au plus tard deux ans après l'adoption de ces actes d'exécution. La variation est basée sur les émissions de CO₂ de référence qui y figurent et elle s'applique jusqu'à ce que les émissions de CO₂ de référence pour les sous-groupes de véhicules concernés soient publiées conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242. À compter de la publication des émissions de CO₂ de référence conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242, les États membres appliquent ces émissions de CO₂ de référence au lieu de celles précisées en vertu du paragraphe 7, et la variation pour les sous-groupes de véhicules concernés est appliquée à toutes les classes d'émissions.»;~~

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

«Les États membres reclassent les véhicules qui ont été classés dans la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ selon une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 43 % pour 2030 en utilisant une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO₂ de 30 % pour 2030 au plus tard le [date d'entrée en vigueur de la présente directive + deux mois].

Les États membres considèrent comme admissibles à une classification dans une classe d'émissions de CO₂ tous les véhicules pour lesquels l'usager 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 prévu 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 cette 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 paragraphe.

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 les constructeurs leur envoient les résultats de la simulation directement et sous forme numérique, accompagnés de la décision de la Commission adressée à ces constructeurs.»;

b) **le paragraphe 7 est supprimé.** au paragraphe 7, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

~~«La Commission adopte des actes d'exécution pour préciser les émissions de CO₂ de référence pour les groupes de véhicules autres que les sous-groupes 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.».~~

3) l'article suivant est inséré:

«Article 7 octies quater

1. Jusqu'au 30 juin 2030, les États membres peuvent tenir compte de l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles qu'elles forment avec un véhicule à moteur lorsqu'ils appliquent l'article 7 octies bis. À partir du 1^{er} juillet 2030, ils doivent tenir compte de cet effet.

Lorsqu'un État membre applique le premier alinéa, la classe d'émissions de CO₂ de l'ensemble de véhicules visée à l'article 7 octies bis, paragraphe 2, est affectée par la classe de la remorque tractée conformément à l'annexe VIII.

2. Lorsqu'un État membre applique le paragraphe 1 et, conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), impose des redevances spécifiques aux ensembles de véhicules qui s'écartent des poids et/ou dimensions maximaux fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE du Conseil*, conformément à l'article 4, paragraphe 4, de ladite directive, il peut appliquer une réduction des redevances routières aux ensembles de véhicules qui utilisent au moins une remorque à laquelle une classe est attribuée conformément à l'annexe VIII de la présente directive.

Le montant de la réduction de la redevance routière peut correspondre à la réduction accordée aux ensembles de véhicules ne s'écartant pas des poids et/ou dimensions maximaux.

3. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 9 quinquies pour modifier l'annexe VIII afin de déterminer les seuils de coefficient d'efficacité qui y sont fixés, ou de les adapter au progrès technique. Leur première détermination est fondée sur l'efficacité moyenne du parc de remorques lors de la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces véhicules, ainsi que sur le potentiel d'amélioration de l'efficacité des remorques, en tenant compte de la différence de potentiel entre les semi-remorques et les autres remorques.

Pour les classes de remorques 1 et 2 définies dans le tableau de l'annexe VIII, la Commission adopte un acte délégué déterminant les seuils de coefficient d'efficacité au plus tard un an après la publication des émissions de CO₂ de référence pour les remorques conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242.

Pour la La classe de remorque 3, définie dans le tableau de l'annexe VIII, s'applique s'applique aux remorques à émission nulle telles que définies à l'article 3, point 11) c), du règlement (UE) 2019/1242 et respectant le seuil de coefficient d'efficacité pour la classe de remorque 3. applicable aux remorques équipées d'un dispositif qui assure activement leur propulsion et n'ont pas de moteur à combustion

~~interne ou ont un moteur à combustion interne émettant moins de 5 g de CO₂/kWh,~~
La Commission adopte un acte délégué déterminant les seuils de coefficient d'efficacité après que des valeurs juridiquement certifiées sont disponibles pour ces remorques.

La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 9 quinquies pour modifier l'annexe VIII afin d'établir une méthode permettant de déterminer l'attribution d'une classe de remorques à des remorques dotées d'un équipement améliorant leur efficacité énergétique, en particulier celles qui ont été immatriculées, vendues ou mises en service avant la date d'application du règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

4. Aux fins de l'enregistrement de l'équipement visé au paragraphe 3, quatrième alinéa, les États membres utilisent le point 10 (Autres informations) de l'annexe II de la directive 2014/45/UE **.»;

* Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

** Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).»;

4) à l'article 7 undecies, point 2 bis, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Lorsqu'un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur ou le prestataire du service européen de télépéage (SET) n'est pas en mesure d'attester la classe d'émissions du véhicule aux fins de l'article 7 octies, paragraphe 2, de l'article 7 octies bis et de l'article 7 octies ter, les États membres peuvent appliquer des péages ou des droits d'usage allant jusqu'au niveau maximal exigible. Lorsqu'un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur ou le prestataire du service européen de télépéage (SET) n'est pas en mesure d'attester la classe d'émissions de l'ensemble de véhicules aux fins de l'article 7 octies ter, les États membres peuvent appliquer des péages ou des droits d'usage sur la base de la classe d'émissions du véhicule à moteur.»;

5) 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 limite 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.»;

56) à l'article 9 quinquies, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 9 sexies pour modifier la présente directive en ce qui concerne l'annexe 0, les formules figurant à l'annexe III bis, points 4.1 et 4.2, les montants figurant dans les tableaux des annexes III ter et III quater afin de les adapter au progrès scientifique et technique, et les seuils de coefficient d'efficacité indiqués dans le tableau de l'annexe VIII afin de les définir ou de les adapter au progrès technique.»;

67) à l'article 11, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) la variation du montant des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage en fonction de la performance environnementale des véhicules, conformément aux articles 7 octies, 7 octies bis, 7 octies ter ou 7 octies quater;»;

78) le texte figurant à l'annexe de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe VIII.

Article 2

Modification de la directive (UE) 2019/520

À l'annexe I de la directive (UE) 2019/520, la partie I est remplacée par le texte suivant:

«Partie I. Données relatives aux véhicules

Poste	O/F ⁽¹⁾	Commentaires
Numéro d'immatriculation	O	
Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule (VIN)	O	
État membre d'immatriculation	O	
Marque	O	[D.1 ⁽²⁾] par exemple Ford, Opel, Renault
Dénomination commerciale du véhicule	O	(D.3) par exemple, Focus, Astra, Mégane
Code catégorie UE	O	(J) par exemple, cyclomoteur, moto, voiture
Classe d'émissions EURO	O	par exemple, EURO 4, EURO 6
Classe d'émissions de CO ₂	F	applicable aux véhicules lourds
Date de reclassement	F	applicable aux véhicules lourds
en g de CO ₂ /tkm	F	applicable aux véhicules lourds
Orientation volume: oui/non	F	applicable aux remorques
Coefficient d'efficacité – sur la base des tonnes-kilomètres (-F)...	F	applicable aux remorques
Coefficient d'efficacité – sur la base des m ³ -kilomètres (-)...	F	applicable aux remorques
Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule	O	
(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif. (2) Code harmonisé de l'Union, voir la directive 1999/37/CE.		

»

Article 3

Modification de la directive 1999/37/CE

À l'annexe I de la directive 1999/37/CE, au point V) gaz d'échappement, les points suivants sont ajoutés:

«V.11) Coefficient d'efficacité:

- pour les remorques non orientées volume, le coefficient d'efficacité – en tonnes-kilomètres lorsqu'elles sont indiquées à la rubrique 49.11.2 du certificat de conformité CE défini à l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683* de la Commission ou à la rubrique 49.11.2 de la fiche de réception individuelle de véhicule définie à l'appendice 1 de l'annexe III dudit règlement;
- pour les remorques orientées volume, le coefficient d'efficacité – sur la base des m³-kilomètres lorsqu'ils sont indiqués à la rubrique 49.11.3 du certificat de conformité CE défini à l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ou à la rubrique 49.11.3 de la fiche de réception individuelle de véhicule définie à l'appendice 1 de l'annexe III dudit règlement.

L'orientation volume est indiquée à la rubrique 49.10 du certificat de conformité CE des remorques des véhicules lourds défini à l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ou à la rubrique 49.10 de la fiche de réception individuelle de véhicule définie à l'appendice 1 de l'annexe III dudit règlement.

(V.12) Classe de remorque déterminée conformément à l'article 7 octies quater de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil.

* Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**”).

Article 4

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 [un an après l'entrée en vigueur de la présente directive]. 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 5

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

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président