COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE en ce qui concerne la prolongation de la période pendant laquelle les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles peuvent bénéficier d'une réduction considérable ou d'une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La boussole pour la compétitivité[1] oriente la politique économique de la Commission actuelle. Elle s'appuie sur la déclaration de Budapest du Conseil européen[2] et sur la déclaration d'Anvers[3] approuvée par les représentants des entreprises et des syndicats européens. La boussole pour la compétitivité définit la *feuille de route commune pour la décarbonation et la compétitivité* comme étant l'un des trois impératifs de transformation pour stimuler la compétitivité.

Cet impératif est développé dans le pacte pour une industrie propre[4]. Il vise à renforcer la compétitivité de l'UE tout en la maintenant sur la bonne voie pour parvenir à la neutralité climatique, et s'attache à soutenir et à créer les conditions propices à la réalisation de cet objectif par les entreprises. Il vise également à renforcer la sécurité économique et énergétique de l'UE en réduisant sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles importés et en augmentant la part d'énergie provenant d'une production décarbonée au sein de l'UE.

La boussole pour la compétitivité et le pacte pour une industrie propre accordent une attention particulière au secteur automobile. Ce secteur traverse actuellement une phase de mutation profonde, alimentée par des évolutions technologiques telles que la numérisation et la décarbonation. Dans cette optique, la Commission a adopté un plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen[5].

Ces trois stratégies identifient la décarbonation comme un puissant moteur de croissance; elles proposent des mesures concrètes pour permettre aux industries de l'UE de disposer d'arguments économiques plus solides en faveur d'une production propre. Le plan d'action contient des incitations spécifiques visant à stimuler l'adoption de véhicules à émissions nulles, y compris de véhicules utilitaires lourds.

En 2022, le secteur du transport routier lourd était à l'origine de 27,5 % des émissions de CO_2 du transport routier[6] alors que les véhicules utilitaires lourds ne comptaient que pour 2,4 % du parc automobile[7]. Les émissions de CO_2 dans le secteur du transport routier lourd représentaient plus de 6,9 % de l'ensemble des émissions dans l'UE et étaient supérieures de 20 % à celles de 1995.

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 Les émissions de CO_2 du secteur du transport routier lourd ont augmenté de 20 % entre 1995 et 2022 et le volume du trafic a augmenté de 70 % au cours de la même période. Une diminution relative des émissions de CO_2 a donc eu lieu grâce à une plus grande efficacité des véhicules, mais cette amélioration ne constituait pas une diminution absolue des émissions de CO_2 compte tenu de la hausse des niveaux de trafic. À titre de comparaison, les émissions de CO_2 et le volume de trafic des voitures ont augmenté, respectivement, de 9 % et de 24 % sur la même période. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_fr.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Le transport de marchandises par route est un secteur où les émissions sont difficilement maîtrisables, ce qui signifie que le coût de la réduction de ses émissions est plus élevé que dans d'autres secteurs économiques. En outre, le marché des services de transport de marchandises par route est hautement concurrentiel et se caractérise par de faibles marges bénéficiaires, ce qui limite les investissements dans des technologies coûteuses de réduction des émissions telles que les véhicules à émissions nulles.

Ces dernières années, les solutions d'innovation proposées par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds ont entraîné le déploiement de modèles à émissions nulles couvrant tous les cas d'utilisation, y compris la longue distance[8]. Ce déploiement a considérablement augmenté depuis 2019[9]. En 2024, 3,9 % de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs étaient des véhicules à émissions nulles[10], et 1,2 % d'entre eux était des poids lourds neufs de plus de 12 tonnes. La part des véhicules à émissions nulles dans le parc de véhicules utilitaires lourds reste toutefois extrêmement faible[11].

L'objectif qui consiste à réduire, à l'horizon 2025, les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds de 15 % par rapport aux valeurs de 2019[12] peut être atteint grâce à une meilleure efficacité des véhicules conventionnels, mais la réalisation des objectifs ultérieurs ne pourra pas se faire sans le déploiement rapide de véhicules à émissions nulles[13]. Or, l'investissement initial pour l'acquisition d'un véhicule à émissions nulles est environ 2,5 fois plus élevé que le coût des véhicules conventionnels équivalents[14] et reste l'un des principaux freins à leur déploiement plus large.

Contrairement au marché des voitures particulières, le marché des véhicules utilitaires lourds est un marché d'activités entre entreprises. Les choix d'investissement sont déterminés par le coût d'un véhicule tout au long de sa durée de vie. C'est ce que l'on appelle le coût total de

---

[8] Voir la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la maturité technologique et commerciale des véhicules lourds de transport routier [COM(2025) 260]. Voir également la liste des modèles à émissions nulles existants qui figure dans le document disponible en bas de cette page web: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] Ventes réalisées en 2024 par rapport à 2019: 40 fois plus de poids lourds à émissions nulles d'un poids supérieur à 12 tonnes, 6,5 fois plus de poids lourds à émissions nulles d'un poids inférieur à 12 tonnes et supérieur à 3,5 tonnes, et 4 fois plus d'autobus et d'autocars à émissions nulles. Les chiffres des ventes de véhicules à émissions nulles en 2024 étaient les suivants: 3 400 poids lourds d'un poids supérieur à 12 tonnes (environ 1,2 % des nouvelles immatriculations), 4 800 poids lourds d'un poids inférieur à 12 tonnes et supérieur à 3,5 tonnes (10 %), et 6 000 autobus et autocars (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Les poids lourds électriques à batterie (c'est-à-dire les véhicules de plus de 3,5 tonnes) représentaient 0,1 % du parc de l'UE en 2023 (le Danemark affichait la proportion la plus élevée avec 1 %). Les autobus et autocars électriques à batterie représentaient 2,5 % du parc (les Pays-Bas affichaient la proportion la plus élevée avec 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Les objectifs de réduction des émissions pour le secteur du transport routier lourd sont fixés dans le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs. Voir la section ci-dessous intitulée «Cohérence avec les autres politiques de l'Union».

[13] Les constructeurs ont indiqué qu'on pouvait s'attendre à ce qu'un véhicule utilitaire lourd neuf sur trois, environ, soit un véhicule à émissions nulles en 2030. Voir la communication COM(2025) 260 et l'étude d'appui correspondante: «Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs», https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/

[14] Une comparaison entre les prix de détail des camions propulsés par différentes technologies est disponible à l'appendice C de l'étude suivante: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

possession[15] («total cost of ownership», TCO). Le marché des véhicules utilitaires lourds est sensible à l'évolution des prix. Cela signifie que la décision d'achat des opérateurs lorsqu'ils investissent dans un véhicule neuf est susceptible d'être influencée par le TCO du véhicule. En d'autres termes, les opérateurs auront un intérêt économique à investir dans un véhicule à émissions nulles lorsque son coût devient inférieur au coût d'un véhicule conventionnel fonctionnant avec des combustibles fossiles.

La différenciation des redevances routières peut diminuer les coûts d'exploitation et, par conséquent, le TCO des véhicules à émissions nulles. Elle peut donc contribuer à renforcer les arguments économiques en faveur de l'investissement dans ces véhicules.

La directive (UE) 2022/362 a permis[16] la tarification routière[17] sur la base des émissions de CO_2. La directive (UE) 2022/362 a modifié la directive 1999/62/CE[18] en introduisant, entre autres modifications, la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage (favorisant le déploiement de véhicules plus propres) et/ou l'internalisation des coûts externes du CO_2 (pénalisant les véhicules plus polluants). Ces deux mesures permettent de réduire l'écart entre le TCO des véhicules conventionnels et le TCO des véhicules à émissions nulles.

La variation des redevances routières consiste à prévoir une réduction de 50 % à 75 % des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles[19]. La redevance pour coûts externes additionne les coûts externes liés aux émissions de CO_2 dues au trafic et la redevance d'infrastructure. Ladite directive prévoit des valeurs de référence pour cette redevance, basées sur un prix du CO_2 de 100 EUR par tonne de CO_2 émise[20].

La directive renforce encore ces deux mécanismes en permettant aux États membres de prévoir des taux de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage fortement réduits, voire d'accorder une exonération totale des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles jusqu'au 31 décembre 2025[21]. Elle permet également aux

---

15 Le TCO d'un véhicule est la somme du coût d'acquisition initial et des coûts d'exploitation du véhicule pendant sa durée de vie utile (carburant, entretiens, taxes, redevances routières et assurances).

16 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).

17 Le terme «tarification routière» couvre les péages et les droits d'usage. Les péages sont également appelés redevances fondées sur la distance, et les droits d'usage sont également appelés redevances fondées sur la durée ou vignettes. Les péages sont définis à l'article 2, paragraphe 1, point 7), de la directive 1999/62/CE comme la somme d'au moins un des trois éléments suivants: une redevance d'infrastructure, une redevance pour coûts externes, et une redevance de congestion. Les droits d'usage sont définis à l'article 2, paragraphe 1, point 16), de cette même directive comme une somme déterminée qui, lorsqu'elle est payée, donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser certaines infrastructures routières.

18 Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Article 7 *octies bis*, paragraphe 3, point d), de la directive 1999/62/CE.

20 Article 7 *quater*, paragraphe 1, et annexe III *quater* de la directive 1999/62/CE. Comme expliqué dans l'exposé des motifs de la proposition qui allait devenir la directive (UE) 2022/362 [COM(2017) 275 final], les valeurs figurant dans les annexes de la directive sont basées sur le manuel sur les coûts externes du transport. Les valeurs qui figurent à l'annexe III *quater* sont calculées sur la base des chiffres présentés dans le tableau 24 de l'étude disponible à l'adresse suivante: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

21 Article 7 *octies bis*, paragraphe 1, cinquième alinéa, de la directive 1999/62/CE.

États membres d'appliquer des redevances pour coûts externes liées aux émissions de CO_2 jusqu'à deux fois plus élevées que les valeurs de référence énoncées dans la directive[22].

Le soutien financier accordé dans un État membre qui fait pleinement usage de ces dispositions pour inciter un opérateur à investir dans un véhicule à moteur à émissions nulles dont le poids peut aller jusqu'à 40 tonnes est estimé à 45 000 EUR au cours de la première année d'exploitation[23]. Les véhicules plus petits bénéficient d'un niveau de soutien plus faible. Dans certains cas d'utilisation, la directive contribue à atteindre la parité des coûts entre les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles et les véhicules conventionnels[24].

La transposition de ces dispositions en droit national devait être achevée pour le 25 mars 2024. La possibilité d'appliquer des taux considérablement réduits aux véhicules à émissions nulles ou de les exonérer des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage doit prendre fin le 31 décembre 2025. Cette période est trop courte pour soutenir suffisamment la demande de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles neufs.

La Commission propose donc de prolonger l'applicabilité de cette exonération. Afin d'aider les constructeurs européens à atteindre leur objectif de réduction des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds neufs de 43 % au cours de la période de communication des rapports 2030 [conformément au règlement (UE) 2019/1242], la Commission propose que l'exonération soit prolongée jusqu'à la fin de la période de communication des rapports 2030, qui s'achève le 30 juin 2031. Cette modification permettrait de garantir la cohérence du cadre législatif.

L'exonération actuelle doit prendre fin le 31 décembre 2025 et les autorités nationales devront transposer en droit national les dispositions de la présente proposition de directive. La Commission invite donc le Parlement européen et le Conseil à envisager d'accélérer l'adoption de la présente proposition.

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

La présente proposition prolongerait une disposition existante qui a été introduite récemment et qui est donc cohérente avec le cadre d'action existant en matière de tarification routière. Dans les cas où elle a été mise en œuvre, cette disposition a eu une incidence positive en termes de création d'un argument économique en faveur des véhicules à émissions nulles. L'exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage vient compléter l'application de redevances pour coûts externes, car ces deux mesures réduisent l'écart entre les coûts d'exploitation et, par conséquent, entre le TCO des véhicules à émissions nulles et celui des véhicules conventionnels. Ces deux mesures sont donc importantes pour renforcer l'argument économique en faveur des investissements dans les véhicules à émissions nulles.

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

La présente proposition étend une mesure du côté de la demande sur le marché des véhicules utilitaires lourds neufs afin d'en accélérer le déploiement. Elle vient donc compléter les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 énoncées dans le **règlement** sur les

[22] Article 7 *quater ter*, paragraphe 1, de la directive 1999/62/CE.
[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.
[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 and https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

véhicules utilitaires lourds[25], qui agit du côté de l'offre sur le marché des véhicules utilitaires lourds neufs et qui fixe un objectif de réduction de 43 % des émissions de CO_2 pour les constructeurs d'ici à 2030 (et des objectifs ultérieurs plus élevés jusqu'en 2040). Les constructeurs peuvent atteindre ces objectifs i) en améliorant l'efficacité des véhicules conventionnels; et/ou ii) en augmentant le nombre de véhicules à émissions nulles qu'ils mettent sur le marché. La présente proposition vise à aider les constructeurs à accélérer le déploiement de véhicules à émissions nulles.

L'internalisation du coût du carbone réduit l'écart entre le TCO des véhicules plus propres et celui des véhicules plus polluants en augmentant les coûts d'exploitation des véhicules conventionnels. La directive 1999/62/CE internalise le coût du carbone en imposant une redevance pour coûts externes. À partir de 2027, les émissions du transport routier seront également couvertes par le système d'échange de quotas d'émission prévu par la **directive 2003/87/CE (SEQE 2)**[26]. La cohérence entre ces deux mesures fera l'objet d'un rapport de la Commission qui sera présenté d'ici à 2027, conformément à l'article 7 *quater ter*, paragraphe 4, et à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 8, de la directive 1999/62/CE. L'évaluation portera également sur l'incidence de la **taxation de l'énergie** sur la tarification du carbone, conformément à la **directive 2003/96/CE du Conseil**[27].

Les infrastructures de recharge sont une condition essentielle au déploiement plus rapide de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles. Le **règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**[28] récemment révisé et le **règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs**[29] fixent des objectifs pour le déploiement de stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène, y compris des objectifs spécifiques pour le transport routier lourd. En outre, le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen indiquait que la Commission travaillerait à l'établissement de **corridors de transport propres européens** afin d'accélérer le déploiement d'aires de recharge pour véhicules utilitaires lourds. Il indiquait également que des propositions supplémentaires seraient formulées dans le prochain **plan d'investissement dans le domaine des transports durables**.

Pour réduire les émissions de CO_2, il est essentiel de passer des combustibles fossiles à des sources d'énergie renouvelables. Les énergies renouvelables sont devenues la principale

[25] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 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).

[26] Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

source de production d'électricité dans l'UE en 2023[30]. Toutefois, le développement de l'infrastructure du réseau électrique est tout aussi important pour soutenir cette transition. Les connexions au réseau sont fondamentales pour le déploiement d'une infrastructure de recharge pour le transport routier lourd. Plusieurs actions sont déjà prévues dans le cadre du **plan d'action de l'UE pour les réseaux**[31], qui sera également complété par le **train de mesures sur les réseaux** et le **plan d'action en faveur de l'électrification**. La Commission publiera des **orientations** et des **recommandations** à l'intention des États membres sur le raccourcissement du délai d'attente pour la connexion des points de recharge aux réseaux et leur traitement prioritaire, et elle recommandera aux États membres de considérer que les stations de recharge et leur raccordement au réseau sont dans l'intérêt public supérieur dans le cadre des procédures d'autorisation.

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, mais seule l'UE peut adapter les règles existantes de l'UE. La directive 1999/62/CE définit les cas dans lesquels des réductions ou des exonérations des taux de péage et des droits d'usage peuvent être accordées. Les autorités nationales disposent d'une marge d'appréciation pour décider de la manière de recourir à ces possibilités. La réduction considérable des taux ou l'exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles ne peuvent être prolongés au-delà de 2025 qu'en modifiant la directive. Il appartient aux autorités nationales de décider de faire usage ou non de cette possibilité.

• Proportionnalité

Les mesures proposées ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'UE consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en garantissant également l'équité et l'intégrité environnementale.

• Choix de l'instrument

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif devrait revêtir la même forme.

---

[30] En 2023, 44,7 % de la production d'électricité provenaient de sources d'énergie renouvelables et 32,5 % provenaient des combustibles fossiles https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Le chaînon manquant des réseaux - Un plan d'action de l'UE pour les réseaux, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682

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

Compte tenu du peu de temps écoulé depuis que les nouvelles règles devaient être mises en œuvre (c'est-à-dire le 25 mars 2024), il n'existe pas encore suffisamment d'informations pour permettre une évaluation ex post complète de la directive (UE) 2022/362. Par ailleurs, la présente proposition ne ferait que prolonger une disposition qui existe déjà.

• Consultation des parties intéressées

Lors de l'élaboration de la présente proposition, la Commission a mené des consultations ciblées avec différentes parties prenantes, y compris des associations d'opérateurs de services de transport et de constructeurs automobiles, la société civile et les autorités nationales.

• Obtention et utilisation d'expertise

La Commission s'est appuyée sur des informations accessibles au public pour évaluer à la fois le niveau actuel de déploiement de véhicules à émissions nulles et l'efficacité de l'exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage. Toutes les sources utilisées par la Commission sont disponibles dans les références en notes de bas de page à la section 1 ci-dessus.

• Analyse d'impact

La Commission a réalisé une analyse d'impact qui accompagnait la proposition ayant conduit à l'adoption de la directive (UE) 2022/362[32]. La présente proposition ne fait que modifier la date limite d'une disposition facultative. Une nouvelle analyse d'impact n'est donc pas nécessaire.

• Réglementation affûtée et simplification

La présente proposition ne ferait que modifier une date et n'a donc aucune incidence sur la simplification du droit de l'Union.

• Droits fondamentaux

La présente 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 prolongation de l'exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

Les incidences des dispositions de la directive sur les budgets nationaux varieraient en fonction des stratégies de mise en œuvre de chaque État membre. La réduction ou l'exonération des redevances routières pour les véhicules plus propres peut avoir une

[32] Analyse d'impact accompagnant le document: Proposition de directive du Conseil et du Parlement européen modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en ce qui concerne certaines dispositions relatives aux taxes sur les véhicules [SWD(2017) 180], disponible à l'adresse suivante: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

incidence négative sur les recettes et, par conséquent, sur les budgets nationaux, à moins que le taux moyen pour les autres véhicules ne soit augmenté[33]. À l'inverse, les redevances pour coûts externes génèrent des recettes et ont une incidence positive sur les budgets nationaux. La directive propose trois options aux États membres, qui peuvent décider d'appliquer:

des réductions ou des exonérations des redevances routières afin d'encourager les investissements dans des véhicules plus propres;
des redevances pour coûts externes afin de tenir compte de ces coûts externes dans les décisions d'investissement du secteur privé;

ces deux instruments simultanément pour réduire au maximum l'écart entre le TCO des véhicules conventionnels et celui des véhicules à émissions nulles.

À court et moyen termes (la portée dans le temps de la présente proposition), on peut s'attendre à ce que l'effet négatif potentiel d'une réduction des redevances routières sur les budgets nationaux soit inférieur à l'effet positif des redevances pour coûts externes. La raison en est qu'aujourd'hui, les véhicules à émissions nulles ne représentent encore qu'une très petite fraction du parc automobile[34] et qu'ils devraient représenter 5 % à 9 % du parc de véhicules utilitaires lourds d'ici à 2030[35]. Par conséquent, si les deux instruments sont appliqués simultanément, on peut s'attendre à ce que les recettes provenant des redevances pour coûts externes soient supérieures aux recettes perdues à la suite des réductions ou des exonérations des redevances routières. L'utilisation des recettes générées par les redevances routières (redevances d'infrastructure ou droits d'usage) et par les redevances pour coûts externes est régie par l'article 9, paragraphe 2, de la directive 1999/62/CE.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

L'article 11 de la directive 1999/62/CE fixe une obligation de rapport quinquennal. La dernière échéance était le 25 mars 2025 et la prochaine échéance sera le 25 mars 2030. En vertu de l'article 11, paragraphe 2, point c), de ladite directive, le rapport doit contenir des informations sur «*la variation du montant des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage en fonction de la performance environnementale des véhicules, conformément à l'article 7* octies*, 7* octies bis *ou 7* octies ter*;*». La prochaine date limite est antérieure à la date de fin proposée pour l'exonération et sera donc appropriée pour en évaluer la mise en œuvre. Aucune autre obligation de rapport n'est donc prévue.

• Documents explicatifs (pour les directives)

La présente proposition prolongerait une disposition facultative existante, de sorte qu'aucun document explicatif n'est nécessaire. Les États membres qui font usage de cette possibilité devraient néanmoins en informer la Commission.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

---

[33] Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 4, les variations du montant des péages visées audit article n'ont pas pour objet de générer des recettes supplémentaires. Cela signifie que les États membres ont la possibilité de récupérer les recettes perdues à la suite des réductions ou des exonérations accordées aux véhicules plus propres en appliquant des redevances plus élevées pour les autres véhicules.

[34] Voir la note de bas de page nº 11.

[35] COM(2025) 260.

L'article 1er modifie l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, cinquième alinéa, de la directive 1999/62/CE en prolongeant l'exonération prévue par cette disposition jusqu'au 30 juin 2031.

L'article 2 fait obligation aux États membres d'informer immédiatement la Commission des mesures prises en application de la présente directive.

L'article 3 précise la date d'entrée en vigueur de la directive.

L'article 4 précise que les États membres sont destinataires de la directive.

2025/0188 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE en ce qui concerne la prolongation de la période pendant laquelle les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles peuvent bénéficier d'une réduction considérable ou d'une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage

(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 européen[36],

vu l'avis du Comité des régions[37],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Les chiffres relatifs aux immatriculations de véhicules lourds à émissions nulles neufs ont récemment augmenté dans l'Union, mais ils sont encore trop faibles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO_2 qui ont été fixés pour le secteur des transports dans la stratégie de mobilité durable et intelligente[38]. L'un des principaux freins au déploiement plus large de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles est le coût initial élevé de l'acquisition d'un tel véhicule. Si l'on veut disposer d'arguments économiques plus solides en faveur des investissements dans les véhicules à émissions nulles, il faudra veiller à atteindre la parité des coûts avec les véhicules conventionnels. Le coût total de possession comprend l'investissement initial pour l'acquisition du véhicule et les coûts d'exploitation supportés pendant la durée de vie du véhicule. L'écart entre le coût total de possession des véhicules conventionnels et celui des véhicules à émissions nulles peut être réduit en diminuant les coûts d'exploitation des véhicules à émissions nulles. Ces coûts incluent les redevances routières.

36 JO C , , p. .
37 JO C , , p. .
38 COM(2020) 789.

(2) La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil[39] a modifié la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil[40] en permettant, entre autres modifications, de fixer des redevances routières en fonction des émissions de CO_2 des véhicules. Elle a introduit la possibilité de faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage et/ou d'internaliser les coûts externes des émissions de CO_2. Ces deux mesures ont une incidence sur les coûts d'exploitation des véhicules. La variation des redevances diminue les coûts d'exploitation des véhicules moins polluants, tandis que les redevances pour coûts externes augmentent les coûts d'exploitation des véhicules plus polluants. Ces deux mesures réduisent l'écart entre le coût total de possession des véhicules à émissions nulles et celui des véhicules conventionnels. Ces deux mesures sont importantes pour renforcer l'argument économique en faveur des investissements dans les véhicules à émissions nulles.

(3) L'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, cinquième alinéa, de la directive 1999/62/CE donne actuellement aux États membres la possibilité d'appliquer des réductions, sans aucun plafond, des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage, ou d'appliquer des exonérations totales de ces redevances, uniquement jusqu'au 31 décembre 2025. Les États membres étaient tenus de transposer cette disposition, introduite par la directive (UE) 2022/362, en droit national pour le 25 mars 2024 au plus tard. Cette date limite de transposition implique une période de mise en œuvre très courte de moins de deux ans. Cette période est trop courte pour utilement encourager la demande de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles neufs. Par conséquent, cette date limite devrait être reportée afin de créer les conditions propices au déploiement plus large de véhicules à émissions nulles.

(4) La variation des redevances routières a une incidence sur les décisions d'investissement des opérateurs de services de transport qui acquièrent un véhicule neuf. Elle a donc un effet sur la demande sur le marché des véhicules utilitaires lourds neufs. Les constructeurs de véhicules utilitaires lourds se situent du côté de l'offre sur ce même marché. Ils doivent atteindre un objectif de réduction des émissions de CO_2 de 43 % d'ici à 2030, comme le prévoit le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil[41]. Si des véhicules conventionnels efficaces peuvent aussi contribuer à la réalisation de cet objectif, le déploiement plus large de véhicules à émissions nulles est nécessaire pour y parvenir. La première année au cours de laquelle les constructeurs doivent atteindre cet objectif correspond à la période de communication des rapports 2030, la date limite étant fixée au 30 juin 2031.

(5) Afin de garantir un cadre juridique clair et cohérent et d'aider les entreprises du secteur automobile de l'Union à atteindre leurs objectifs de réduction des émissions de CO_2, il convient d'aligner le calendrier des mesures du côté de la demande sur celui des mesures du côté de l'offre sur le marché des véhicules utilitaires lourds. La date jusqu'à laquelle les États membres ont la possibilité d'appliquer une réduction

---

[39] 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).

[40] Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[41] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 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).

considérable ou une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles devrait donc être reportée au 30 juin 2031.

(6) Compte tenu du caractère facultatif de la disposition modifiée, les États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive. Ils devraient néanmoins informer immédiatement la Commission s'ils font usage de la possibilité d'appliquer une réduction considérable ou une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles après le 31 décembre 2025,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

À l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, cinquième alinéa, de la directive 1999/62/CE, la date du «31 décembre 2025» est remplacée par celle du «30 juin 2031» et la date du «1er janvier 2026» est remplacée par celle du «1er juillet 2031».

Article 2

Les États membres informent immédiatement la Commission des mesures prises en application de la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*