Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2459

4.12.2025

DIRECTIVE (UE) 2025/2459 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 novembre 2025

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 ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Les chiffres relatifs aux immatriculations de véhicules lourds à émissions nulles neufs dans l'Union ont récemment augmenté, mais 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 communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente - mettre les transports européens sur la bonne voie pour l'avenir». L'un des principaux obstacles 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 propriété 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 propriété 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.

(2) La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil ([3]) a modifié la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) 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. Les deux mesures réduisent l'écart entre le coût total de propriété des véhicules à émissions nulles et celui des véhicules conventionnels. Les 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, jusqu'au 31 décembre 2025. Les États membres étaient tenus de transposer la directive (UE) 2022/362 en droit national pour le 25 mars 2024 au plus tard. Ce délai de transposition implique une période de mise en œuvre très courte de moins de deux ans, qui est trop courte pour utilement encourager la demande de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles neufs. La période de mise en œuvre devrait par conséquent être prolongée afin de créer les conditions propices au déploiement plus large de véhicules à émissions nulles.

([1]) Avis du 18 septembre 2025 (non encore paru au Journal officiel).
([2]) Position du Parlement européen du 7 octobre 2025 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 octobre 2025.
([3]) Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 69 du 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).
([4]) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

(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 ([5]). 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 déclaration 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 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 Strasbourg, le 26 novembre 2025.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

([5]) 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).