



Bruxelles, le 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil¹ modifiant la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil² aborde un certain nombre de défis socio-économiques et environnementaux, y compris le changement climatique. À cet effet, elle permet une différenciation des redevances routières en fonction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds et les véhicules utilitaires légers, afin d'inciter les opérateurs à déployer des véhicules plus efficaces. Au moment de son adoption, il n'existait pas encore de cadre juridique pour la certification de l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds. Par conséquent, les remorques ne pouvaient pas être incluses dans la différenciation des redevances routières fondée sur les émissions de CO₂.

C'est pourquoi, conformément au considérant 31 de la directive (UE) 2022/362, il convient que la Commission inclue l'effet des remorques et des semi-remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds lors de la détermination de la réduction des redevances routières dès qu'elle dispose des valeurs juridiquement certifiées concernant l'effet des remorques et des semi-remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds. La condition énoncée dans le considérant a été remplie grâce à l'adoption du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission³.

Les remorques ont un potentiel important de réduction des émissions de CO₂ des ensembles poids lourds. Une mesure axée sur la demande qui réduit les coûts d'exploitation des remorques plus efficaces sur le plan énergétique peut inciter à accélérer leur déploiement. Par conséquent, l'objectif de la présente proposition consiste 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.

En outre, cette proposition modifie les dispositions existantes de la directive (UE) 2022/362 concernant la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage des véhicules lourds en fonction de leurs émissions de CO₂ afin de refléter la nouvelle structure du règlement (UE) 2019/1242 résultant de sa révision au titre de la proposition COM(2023) 88 final⁴.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et

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

Cette initiative vient compléter les variations de péage fondées sur les émissions de CO₂ introduites par la directive (UE) 2022/362, comme indiqué au considérant 31 de ladite directive.

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

Cette proposition complète la proposition COM(2023) 88 final de règlement modifiant le règlement (UE) 2019/1242, qui étend le champ d'application de ce dernier afin de fixer des exigences pour les constructeurs de remorques en ce qui concerne leurs nouvelles flottes et qui est donc axée sur l'offre du secteur du transport routier de marchandises. La présente proposition est axée sur la demande de ce secteur en incitant les transporteurs à acheter des remorques plus efficaces. La présente proposition reflète également les modifications apportées au règlement (UE) 2019/1242 dans les dispositions de la directive (UE) 2022/362 qui font référence à ce règlement.

Cette proposition contribue également aux objectifs du plan REPowerEU⁵ en renforçant les économies d'énergie et l'efficacité énergétique dans le secteur du transport routier.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La directive 1999/62/CE est fondée sur les articles 71 et 93 du traité instituant la Communauté européenne, devenus les articles 91 et 113 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Les dispositions de la directive concernées par la présente proposition se rapportent aux redevances routières pour les véhicules, un domaine auquel s'applique l'article 91 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, les règles existantes ne peuvent être adaptées que par l'UE elle-même. L'effet des ensembles de véhicules sur le changement climatique justifie l'extension des règles de l'UE aux remorques, puisque ces véhicules utilisent la même infrastructure routière et contribuent aux émissions de CO₂.

- **Proportionnalité**

Les mesures proposées ne font que contribuer à la réalisation des objectifs fixés, notamment l'application cohérente des principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur». Elles ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre de façon économiquement efficiente, tout en garantissant l'équité et l'intégrité environnementale.

abrogeant le règlement (UE) 2018/956. Voir la section «Cohérence avec les autres politiques de l'Union» ci-dessous.

⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan REPowerEU (COM/2022/230 final).

- **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 directive (UE) 2022/362 aborde divers problèmes liés à la taxation routière des poids lourds. Les contributions des parties intéressées à l'évaluation qui a abouti à cette directive ont souligné la nécessité de réduire les émissions de CO₂ du secteur routier.

La directive (UE) 2022/362 impose des redevances routières différenciées pour les véhicules utilitaires lourds et prévoit la possibilité pour les États membres de différencier les redevances routières pour les véhicules utilitaires légers en fonction des émissions de CO₂. En raison de l'absence de cadre législatif pour la certification de l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles de véhicules au moment de son adoption, la directive (UE) 2022/362 n'a pas pris en compte l'effet des remorques dans la différenciation des redevances routières pour les véhicules lourds. Dans un souci de pleine cohérence réglementaire, le considérant 31 de ladite directive propose une modification visant à combler cette lacune en incluant l'effet des remorques dans la différenciation des redevances routières pour les poids lourds.

- **Consultation des parties intéressées**

Des méthodes de consultation ciblées ont été utilisées avec les parties intéressées et les spécialistes. Neuf entretiens ont été menés avec des représentants des ministères des transports des États membres, des transporteurs, des représentants des autorités chargées de la conformité des véhicules, des prestataires de services de péage et des constructeurs, ainsi que des organismes de normalisation.

- **Synthèse des contributions reçues et utilisation des résultats**

Les parties intéressées ont estimé que l'inclusion des remorques dans la différenciation des redevances routières fondée sur les émissions de CO₂ était techniquement réalisable. Par ailleurs, elles ont souligné des possibles complexités liées à la mise en œuvre ainsi que des possibilités de simplification et d'amélioration. La manière dont les contributions reçues ont été prises en compte dans la proposition est décrite ci-dessous.

Le projet de proposition sur lequel se sont exprimées les parties intéressées consistait à calculer les émissions totales de CO₂ des ensembles de véhicules comme le produit des émissions de CO₂ du véhicule à moteur en grammes par tonne-kilomètre par le coefficient d'efficacité de la remorque qui lui est reliée. La classe d'émissions de CO₂ de l'ensemble de véhicules serait alors définie conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 2. Cependant, les États membres et les prestataires de services de péage ont recensé des problèmes liés à ce processus. Les ministères des transports des États membres ont souligné des incohérences possibles avec leur mise en œuvre de la directive (UE) 2022/362. Plus précisément, pour mettre en œuvre la différenciation fondée sur les émissions de CO₂ dans ces États membres, l'équipement embarqué⁶ stocke la classe d'émissions de CO₂ du véhicule à moteur, mais n'est

⁶ Le terme «équipement embarqué» est défini à l'article 2, point 11), de la directive (UE) 2019/520 comme suit: «ensemble complet de composants matériels et logiciels devant être utilisé dans le cadre

pas tenu de stocker les émissions de CO₂ en grammes par tonne-kilomètre. Les prestataires de services de péage ont reconnu qu'un tel calcul nécessiterait de stocker le coefficient d'efficacité dans l'équipement embarqué pour chaque remorque habituellement reliée au véhicule à moteur. Le conducteur de ce véhicule devrait sélectionner la remorque utilisée au cours d'un trajet donné dans une liste de remorques. Cette liste pourrait être très longue pour les entreprises disposant d'une grande flotte de remorques. Dans ce contexte, les prestataires de services de péage ont souligné qu'il était important que l'interface de l'équipement embarqué reste simple afin de réduire le risque de mauvaise interprétation ou d'erreur de la part des conducteurs. Dans le même temps, les prestataires de services de péage ont indiqué qu'il existait déjà des équipements embarqués dotés de fonctionnalités similaires, comme la possibilité pour un conducteur de sélectionner le nombre d'essieux et le poids de l'ensemble de véhicules. Les transporteurs ont formulé une observation du même ordre sur l'importance de la simplicité et le risque de charge supplémentaire.

En réponse aux points précédents, la présente proposition définit, dans une nouvelle annexe à la directive, trois classes de remorques fondées sur des seuils de coefficient d'efficacité. L'incidence sur la variation de la classe d'émissions de CO₂ du véhicule à moteur est définie pour chaque classe de remorque, ce qui permet de connaître la classe d'émission de CO₂ de l'ensemble de véhicules. Cette modification rend la présente proposition plus cohérente avec la mise en œuvre en cours de la différenciation des redevances routières fondée sur les émissions de CO₂, introduite par la directive (UE) 2022/362. Plus précisément, il n'est pas nécessaire de procéder à un calcul tel qu'il figurait dans le projet de proposition sur lequel se sont exprimées les parties intéressées et, par conséquent, il n'est pas nécessaire que les émissions de CO₂ du véhicule à moteur en grammes par tonne-kilomètre soient stockées dans l'équipement embarqué. De même, il n'est pas nécessaire que l'équipement embarqué d'un véhicule à moteur stocke le coefficient d'efficacité de chaque remorque normalement utilisée avec un véhicule à moteur. Ainsi, le conducteur d'un ensemble de véhicules ne serait pas tenu de sélectionner une valeur dans une liste de remorques, mais devrait à la place sélectionner la classe de la remorque, ce qui simplifierait l'interface de l'équipement embarqué et la nouvelle fonctionnalité.

Pour réduire le risque de mauvaise interprétation ou d'erreur de la part des conducteurs, les prestataires de services de péage ont également suggéré que les paramètres des remorques soient communiqués à l'équipement embarqué du véhicule par voie électronique en utilisant l'équipement de pesage embarqué de la remorque. La présente proposition n'intègre pas cette suggestion pour deux raisons. Premièrement, l'utilisation de l'équipement de pesage embarqué est l'une des options prévues à l'article 10 *quinquies* de la directive 96/53/CE du Conseil⁷ et aucun État membre n'y a eu recours à ce jour, ce qui signifie que l'équipement de pesage embarqué n'est pas largement déployé. Deuxièmement, d'après les organismes de normalisation européens CEN et ETSI consultés par la Commission, même si elle est techniquement possible, la communication entre les équipements embarqués de péage et les équipements de pesage embarqués n'est pas couverte par les normes actuelles et n'est pas prise en charge par tous les dispositifs de ce type actuellement sur le marché.

du service de péage, qui est installé ou transporté à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance, soit en tant que dispositif séparé soit en tant qu'équipement intégré dans le véhicule.»

⁷ 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).

Les ministères des transports des États membres ont fait part de leurs préoccupations concernant l'application de la réglementation. À cet égard, la proposition modifie l'article 7 *undecies* de façon à exiger du conducteur ou, le cas échéant, du transporteur ou du prestataire du service européen de télépéage (SET) qu'il fournisse la preuve des caractéristiques de la remorque aux agents chargés du contrôle. Le fait qu'il soit relativement facile de retirer les dispositifs aérodynamiques des remorques peut compliquer la situation. Pour s'assurer que l'efficacité des remorques est identique à celle du véhicule réceptionné par type et qu'elle n'est pas différente en raison de changements des dispositifs aérodynamiques, les remorques seront dotées d'une étiquette à l'avant, incluant la liste des dispositifs aérodynamiques installés sur cette même remorque, conformément à l'annexe V, appendice 3, points 1.8 et 1.9, du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Pour l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales, l'analyse d'impact mentionnée ci-dessous s'est appuyée sur l'analyse du modèle PRIMES et du modèle DIONE du JRC, ainsi que sur l'analyse réalisée par un prestataire externe.

Les données issues de la surveillance des émissions de gaz à effet de serre et d'autres caractéristiques de la nouvelle flotte de véhicules lourds proviennent des données annuelles de surveillance communiquées par les États membres et les constructeurs et collectées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au titre du règlement (UE) 2018/956.

- **Analyse d'impact**

La présente initiative a été étayée par l'analyse d'impact réalisée en vue de la révision du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁸, qui a reçu un avis positif, à la suite d'une nouvelle présentation du comité d'examen de la réglementation le 6 décembre 2022. L'analyse d'impact a conclu que l'efficacité énergétique des remorques pouvait être améliorée de manière significative et que de telles mesures contribueraient de manière rentable à la réduction des émissions de CO₂ des poids lourds. Les économies nettes réalisées sur la durée de vie du véhicule, d'un point de vue sociétal, vont de près de 11 500 EUR pour une remorque frigorifique à timon à plus de 42 500 EUR pour une semi-remorque moyenne à caisse.

Par conséquent, cette révision prévoit un objectif obligatoire d'amélioration de l'efficacité énergétique pour la flotte de nouvelles remorques. Comme elle s'adresse aux constructeurs, cette mesure est axée sur l'offre. De même que pour les véhicules à moteur, une mesure axée sur l'offre de ce type gagnerait à être soutenue par une mesure complémentaire axée sur la demande. La réduction des redevances routières et donc des coûts d'exploitation des ensembles de véhicules utilisant des remorques plus économes en énergie a un effet sur la demande de ces véhicules en ce sens qu'elle favorise l'achat de remorques plus efficaces sur le plan énergétique et donc plus chères. Cet effet a également été pris en compte dans l'analyse coûts/bénéfices de la révision de la législation sur les normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds.

⁸ Document de travail des services de la Commission - Rapport d'analyse d'impact accompagnant le document Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

Les modifications de la directive 1999/62/CE proposées par le présent acte sont étroitement liées à la proposition de modification du règlement (UE) 2019/1242. Toutefois, la directive 1999/62/CE ne peut être modifiée que par une autre directive, d'où la nécessité de deux actes distincts.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La différenciation des redevances routières introduite dans la présente proposition ne s'applique qu'aux remorques plus efficaces. Autrement dit, les transporteurs routiers, les prestataires de services de péage et les percepteurs de péages n'ont pas besoin d'enregistrer les informations pertinentes concernant les autres remorques. La définition des classes de remorques vise à simplifier la mise en œuvre pour les entreprises disposant d'un nombre important de remorques.

L'initiative devrait avoir une faible incidence positive sur la compétitivité en raison de la tarification différenciée, avec pour conséquence un intérêt légèrement plus marqué pour les remorques plus efficaces et, partant, la stimulation de l'innovation.

Cette initiative clarifie les dispositions prévoyant l'obligation de faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage en fonction des émissions de CO₂ des véhicules à moteur.

- **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 proposition n'a 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 présente proposition 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.

- **Documents explicatifs**

Compte tenu du champ d'application de la proposition, il ne semble ni justifié ni proportionnel d'exiger des documents explicatifs.

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

(a) La proposition de modification de la directive 1999/62/CE contient les éléments suivants:

L'article 1, paragraphe 1: article 2 – Définitions

Au point a) de la définition du «véhicule à émission nulle», la référence à la définition du véhicule lourd zéro-émission dans le règlement (UE) 2019/1242 est modifiée de manière à se référer exclusivement aux véhicules lourds à moteur zéro-émission dans la nouvelle définition proposée, et non aux remorques. Cette modification garantit que le sens de la définition actuelle est préservé et que la classification des ensembles de véhicules lourds dans la classe 5

d'émissions de CO₂, conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 2, se fonde exclusivement sur le véhicule à moteur.

Dans la définition de «véhicule utilitaire lourd à faibles émissions», le point b) est modifié de manière à préciser les groupes de véhicules concernés en faisant référence à ceux couverts par les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 7. Cette modification permet de préserver le sens de la définition actuelle et reflète la nouvelle structure proposée pour le règlement (UE) 2019/1242. En effet, sur la base de la proposition soumise en parallèle par la Commission, l'article 2, paragraphe 1, de ce règlement ne définira plus les sous-groupes de véhicules couverts par le règlement.

La définition de la «trajectoire de réduction des émissions» est modifiée de manière à:

- harmoniser la terminologie avec celle utilisée dans le nouveau point 5.1 proposé à l'annexe I du règlement (UE) 2019/1242;
- garantir son applicabilité après 2030 sur la base des objectifs de réduction des émissions de CO₂ qui seront fixés dans le règlement (UE) 2019/1242 (une fois modifié conformément à la proposition parallèle de la Commission);
- veiller à ce que la référence aux émissions de CO₂ de référence d'un sous-groupe s'applique comme défini au point 38;
- déplacer la dernière section, concernant les ajustements possibles des valeurs de référence du CO₂, à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1, afin de garantir la même période d'applicabilité pour toutes les classes d'émissions de CO₂.

Cette modification permet de préserver le sens de la définition actuelle ainsi que son applicabilité après 2030.

La définition des «émissions de CO₂ de référence d'un groupe de véhicules» est remplacée par la définition des «émissions de CO₂ de référence», en se référant à la fois aux sous-groupes et aux groupes de véhicules, afin de préciser au point a) que les véhicules couverts par le règlement (UE) 2019/1242 sont regroupés en sous-groupes, et afin de spécifier les groupes de véhicules concernés au point b) en se référant à ceux couverts par les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 7. Cette modification permet de préserver le sens de la définition actuelle.

Les définitions de «remorque» et de «semi-remorque» sont ajoutées afin d'apporter une clarté juridique à ces termes spécifiques et de mieux préciser le champ d'application des dispositions concernées.

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

Au paragraphe 1 de l'article 7 *octies bis*, le deuxième alinéa et le quatrième alinéa sont respectivement modifié et supprimé de manière à:

- faire référence, dans le deuxième alinéa, à la variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage pour toutes les classes d'émissions de CO₂ pour tous les sous-groupes de véhicules couverts par le règlement (UE) 2019/1242, et donc à inclure dans cet alinéa la référence aux sous-groupes qui seront couverts une fois que les modifications proposées de ce règlement entreront en vigueur, sous-groupes qui sont actuellement mentionnés dans le quatrième alinéa;

- fusionner le quatrième alinéa actuel avec le deuxième alinéa actuel;
- préserver le délai d'applicabilité de la variation pour les sous-groupes de véhicules actuellement couverts par le règlement (UE) 2019/1242 en faisant explicitement référence à ces sous-groupes de véhicules et en précisant que le 13 mai 2023 marque la fin de la période de deux ans suivant la publication des émissions de CO₂ de référence dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 1, de ce règlement, à savoir la décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission⁹;
- préserver le délai d'applicabilité de la variation pour les sous-groupes de véhicules qui seront couverts par le règlement (UE) 2019/1242 une fois que les modifications de ce règlement entreront en vigueur, comme indiqué au quatrième alinéa actuel et à l'actuelle deuxième phrase du troisième alinéa;
- veiller à ce que le délai d'applicabilité des éventuels ajustements des valeurs de référence du CO₂ conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242 soit le même pour les classes 2, 3 et 4 d'émissions de CO₂, comme indiqué dans la définition actuelle de la «trajectoire de réduction des émissions», compte tenu des modifications proposées à l'article 11, paragraphe 2.

Au paragraphe 1, le troisième alinéa est modifié de façon à:

- préciser les groupes de véhicules concernés en se référant à ceux couverts par les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7 *octies bis*, paragraphe 7;
- préserver le délai d'applicabilité des émissions de CO₂ de référence des sous-groupes de véhicules qui seront couverts par le règlement (UE) 2019/1242 une fois que les modifications apportées à ce règlement entreront en vigueur;
- préciser que, à la suite de l'extension du champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 à d'autres véhicules lourds, la variation s'applique à toutes les classes d'émissions de CO₂.

Le paragraphe 7 est modifié de manière à maintenir les sous-groupes de véhicules concernés en faisant explicitement référence aux sous-groupes de véhicules actuellement couverts par le règlement (UE) 2019/1242.

Article 1^{er}, paragraphe 3: article 7 octies quater – Effet des remorques sur la détermination de la réduction des redevances routières

Le nouvel article 7 *octies quater* précise les modalités de détermination de la variation des redevances routières des ensembles de véhicules en fonction de l'effet des remorques sur les émissions de CO₂ des ensembles poids lourds. La différenciation se fonde sur le coefficient d'efficacité des remorques, tel que spécifié à l'annexe VIII. Cette disposition devrait inciter à utiliser des remorques plus efficaces. Cet article habilite la Commission à définir des valeurs seuils pour l'efficacité des remorques ainsi qu'une méthode pour les remorques plus anciennes auxquelles aucun coefficient d'efficacité n'est attribué.

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

Article 1^{er}, paragraphe 4: article 7 undecies – Perception et paiement des péages et droits d’usage

Le paragraphe 2 *bis* est modifié afin de garantir que tous les éléments de redevance possibles sont perçus et payés de manière cohérente.

Article 1^{er}, paragraphe 5: article 9 quinquies – Habilitation de la Commission à adopter des actes délégués

L’article 9 *quinquies* est modifié afin de modifier la nouvelle annexe VIII pour déterminer les seuils de coefficient d’efficacité ou les adapter au progrès scientifique et technique.

Article 1^{er}, paragraphe 6: article 11 – Rapports

Le point c) actuel du paragraphe 2 est modifié pour inclure des informations sur l’article 7 *octies quater*.

Article 1^{er}, paragraphe 7

La nouvelle annexe VIII est liée à l’article 7 *octies quater* proposé, concernant la détermination de la variation des redevances routières des ensembles de véhicules.

(b) La proposition de modification de la directive (UE) 2019/520¹⁰ contient l’élément suivant:

Article 2

L’annexe I est modifiée pour ajouter des informations concernant les remorques afin de faciliter l’échange transfrontière d’informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l’Union.

(c) La proposition de modification de la directive 1999/37/CE du Conseil¹¹ contient l’élément suivant:

Article 3

L’annexe I est modifiée pour donner aux États membres la possibilité d’ajouter le coefficient d’efficacité des remorques et la classe des remorques dans le certificat d’immatriculation du véhicule.

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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

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 15 % pour les semi-remorques par rapport à une remorque de référence de l'année

¹ JO C [...], [...], p. [...].

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).

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) 2022/1362 de la Commission⁴ 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 liés 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 à la 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 moteur seul, ce qui devrait permettre une réduction plus importante des redevances

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à la mise en œuvre 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).

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/CE du Conseil⁵, 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.
- (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/CE

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).

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).

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).

du Conseil⁸ 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) 2021/781 de la Commission¹⁰, 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.
- (12) 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) au point 29, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) un véhicule utilitaire lourd visé à l'article 3, point 11), sous a) et b), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil(*); ou»
- (b) au point 30, le point b) est remplacé par le texte suivant:

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).

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).

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).

«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;

(c) le point 37 est remplacé par le texte suivant:

«(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;»;

(d) le point 38 est remplacé par le texte suivant:

«(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*, 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;»;

(e) 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 (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).

** 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).

(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 sur la base des émissions de CO₂ de référence 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 émissions de CO₂ de référence sont ajustées en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/1242, 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 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 tiennent 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 classe de remorque 3 définie dans le tableau de l'annexe VIII, 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 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.»;

(6) 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*»;

(7) 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	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).».

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