



Révision de la directive Eurovignette

La réforme a notamment pour objectif d'améliorer l'application du principe du "pollueur payeur".

Une directive du 24 février 2022 modifie la directive Eurovignette 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, qui dorénavant porte sur la taxation des "véhicules" pour l'utilisation d'infrastructures routières.

L'article 1er de la directive Eurovignette est d'ailleurs modifié en ce sens, afin d'inclure des véhicules autres que les poids lourds.

Diverses définitions sont ensuite modifiées à l'article 2 de la directive, notamment celle sur les véhicules, afin de viser davantage de véhicules que ceux déjà couverts de plus de 3,5 tonnes, ou encore celle sur la redevance pour coûts externes, perçue aux fins de recouvrer les coûts liés à la pollution atmosphérique due au trafic, et/ou la pollution sonore due au trafic, et/ou, nouveauté, les émissions de CO₂ due au trafic.

Point important de la réforme : l'objectif des nouvelles règles est de faire passer la tarification routière d'un modèle basé sur le temps à un système fondé sur la distance ou les kilomètres réellement parcourus, en vue de mieux refléter les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

Aux termes de l'article 7 de la directive, les États membres supprimeront ainsi progressivement les "vignettes" (redevances routières basées sur la durée) sur le réseau principal du RTE-T pour les véhicules utilitaires lourds afin de commencer à appliquer des péages (redevances basées sur la distance). Toutefois, les pays de l'Union pourront toujours conserver les vignettes pour certaines parties de ce réseau, s'ils peuvent prouver qu'un nouveau mode de tarification serait disproportionné par rapport aux recettes escomptées.

En outre, l'article 7 quater bis dispose notamment qu'à partir du 25 mars 2026, les États membres devront appliquer une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau à péage concerné.

Par ailleurs, les États membres devront fixer des taux de tarification routière différents en fonction des émissions de CO₂ pour les camions et les bus, et en fonction des performances environnementales pour les camionnettes et les minibus dans les conditions posées

notamment à l'article 7 octies bis de la directive. Ils devront de plus réduire considérablement la tarification pour les véhicules à émissions nulles ou faibles.

Les États membres devront transposer la directive, en vigueur le 24 mars 2022, au plus tard le 25 mars 2024.

Pour mémoire, dans l'Union, la tarification routière est un choix national et les États membres sont libres de décider de l'introduire ou non sur leur territoire. Toutefois, s'ils choisissent de percevoir des redevances, ils doivent suivre certaines règles communes énoncées dans la directive "Eurovignette".

Documents joints

- [Dir. \(UE\) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil, 24 févr. 2022 : JOUE n° L 69, 4 mars](#)

<https://www.actuel-hse.fr/content/revision-de-la-directive-eurovignette-2>