Normes d'émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds avec remorques

2023/0134(COD) - 04/05/2023

OBJECTIF : inclure l'effet des remorques sur les émissions de CO2 des ensembles poids lourds dans la différenciation des redevances routières pour les poids lourds.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil 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.

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. Les remorques ont un potentiel important de réduction des émissions de CO2 des ensembles poids lourds et pourraient jouer un rôle majeur dans la décarbonation du secteur du transport routier de marchandises.

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 Commission.

CONTENU : la proposition vise à modifier la directive 1999/62/CE, la directive 1999/37/CE du Conseil et la directive (UE) 2019/520 en vue d'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. La proposition contribue à la réalisation des objectifs fixés, notamment l'application cohérente des principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur».

Cette proposition complète la proposition 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 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’auront 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.

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 Conseil. 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.