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

2023/0134(COD) - 02/10/2025

La présente **proposition modifiée** de directive modificative modifierait certaines dispositions de la directive 1999/62/CE sur la tarification des infrastructures routières, qui font référence à d'autres actes législatifs de l'Union, afin de les rendre **plus claires, plus simples et plus précises**.

La directive 1999/62/CE réglemente l'imposition de péages et de droits d'usage pour l'utilisation des infrastructures routières. La directive (UE) 2022/362 a modifié la directive 1999/62/CE en permettant, entre autres modifications, la tarification routière sur la base des émissions de CO2 des véhicules. La directive contient donc plusieurs références à la législation de l'UE régissant les performances en matière d'émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds. Plus précisément, cette question est régie dans l'UE par le règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et par le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission en ce qui concerne la détermination des émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.

Depuis l'adoption de la proposition initiale, les modifications récemment apportées à ces règlements ont eu une incidence sur les dispositions de la directive 1999/62/CE qui se réfèrent à ces règlements. Ces modifications ont rendu certaines **références obsolètes** et créé des **ambiguïtés juridiques**.

La présente proposition modifiée préserve les objectifs de la proposition initiale d'inclure l'effet des remorques sur les émissions de CO2 des ensembles poids lourds dans la différenciation des redevances routières pour les poids lourds. Elle vise à :

- adapter les références de la directive 1999/62/CE aux règlements susmentionnés afin d'améliorer la clarté juridique de ces dispositions;

- garantir un délai suffisant pour la mise en œuvre des modifications du règlement (UE) 2019/1242 qui sont prises en compte dans la directive 1999/62/CE, telles que l'extension aux nouveaux sous-groupes de véhicules;

- indiquer comment traiter certains véhicules couverts par ces règlements dans les cas qui pourraient donner lieu à une interprétation ambiguë, afin de garantir une approche harmonisée dans l'ensemble de l' UE.

La présente proposition simplifie également la directive 1999/62/CE en supprimant les dispositions qui permettent d'étendre le champ d'application de la directive aux groupes de véhicules déjà couverts par le règlement (UE) 2017/2400, mais pas encore couverts par le règlement (UE) 2019/1242.

La Commission prévoit l'abrogation de la décision d'exécution (UE) 2023/2698 une fois que les nouvelles émissions de CO2 de référence pour certains sous-groupes de véhicules seront publiées au titre du règlement (UE) 2019/1242.

Les modifications proposées concernent les **définitions** des émissions de CO2, des véhicules à émissions nulles, des véhicules utilitaires lourds à faibles émissions, des groupes de véhicules, de la trajectoire de réduction des émissions et des émissions de CO2 de référence, ainsi que de l'article 7 octies bis (variation des redevances pour les véhicules lourds) et de l'article 8, paragraphe 3 (date d'application de l'article 7

octies bis pour les États membres disposant d’un système commun de droits d’usage), tout en préservant leur signification initiale.

La proposition modifiée de directive vise, entre autres, à:

- clarifier à partir de quand s’applique l’obligation de moduler les redevances routières en fonction des émissions de CO2 pour un sous-groupe de véhicules;

- préciser la date à partir de laquelle les ajustements des émissions de CO2 de référence adoptés en vertu du règlement (UE) 2019/1242 s’appliquent;

- préciser comment attribuer aux classes d’émissions de CO2 les véhicules accompagnés d’un dossier d’ information du client et immatriculés pour la première fois avant le début de la trajectoire de réduction des émissions;

- préciser comment attribuer les véhicules professionnels aux classes d’émissions de CO2;

- préciser comment attribuer aux classes d’émissions de CO2 les véhicules à émission nulle convertis;

- préciser comment attribuer les véhicules à double carburant aux classes d’émissions de CO2;

- supprimer certaines dispositions devenues obsolètes.

La proposition modifiée apporte ainsi **davantage de clarté et de sécurité juridique**, permettant ainsi aux administrations nationales et aux entreprises de mieux comprendre leurs droits et obligations.