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

2023/0134(COD) - 07/05/2026 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport de Matteo RICCI (S&D, IT) sur la proposition amendée 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'émission de CO2 des véhicules lourds avec remorques et clarifiant et simplifiant certaines dispositions.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture selon la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Définitions

Afin de garantir la sécurité juridique, la cohérence de la classification et la bonne application du cadre de tarification, le rapport inclut une définition de «**véhicule léger**» comme désignant un véhicule dont la masse maximale en charge techniquement admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes et les véhicules à carburant alternatif de catégorie M1 dont la masse maximale ne dépasse pas 4,25 tonnes.

Péages et droits d'usage

Les États membres, tenant compte de la méthodologie VECTO, devront veiller à ce que l'application de la classification et de la différenciation des redevances fondées sur le CO2 pour les véhicules lourds tienne compte de **l'utilisation réelle des ensembles de véhicules dans les systèmes logistiques.**

À cette fin, une attention particulière devrait être portée à: i) la proportion de trajets à vide et le taux de chargement; ii) la polyvalence des véhicules et des remorques; iii) l'efficacité de charge de la remorque et son utilisation spécifique, telle que les remorques à ouverture latérale utilisées à des fins militaires ou commerciales; iv) l'impact sur l'efficacité et la résilience du système de transport; v) les émissions du cycle de vie.

Par ailleurs, les États membres pourront prévoir **des réductions ou des exonérations de redevances d'infrastructure ou d'utilisation** pour les véhicules zéro émission, quelle que soit leur catégorie, du 24 mars 2022 au 30 juin 2031. Durant cette période, ils pourront appliquer un taux réduit de redevances d' infrastructure ou de droits d'usage pour les véhicules à faibles émissions pouvant aller jusqu'à **75%**, sous réserve d'une exonération plus importante pour les véhicules zéro émission. À compter du 1er juillet 2031, ces réductions seront limitées à 75% pour les véhicules zéro émission par rapport à la redevance applicable à la classe 1 d'émissions de CO, et à 50% pour les véhicules à faibles émissions par rapport à cette même redevance.

Les États membres devront considérer comme admissibles à une classification dans une classe d' émissions de CO2 tous les véhicules pour lesquels l'usager de la route peut fournir la preuve des émissions de CO2 dans un **dossier d'information du client** délivré sur la base de leurs performances vérifiées en matière d'émissions de CO2, et ce **d'une manière technologiquement neutre.**

Aux fins de vérification et de contrôle, les États membres devront veiller à ce que la classe d'émission de CO2 figurant dans le fichier d'informations client soit disponible dans un **format accessible**, notamment sous forme d'impression physique, de code QR, de certificat mobile ou, le cas échéant, via les systèmes de l'Union, et puisse être intégrée au document d'immatriculation du véhicule.

Les États membres devront **reconnaître mutuellement** la classe d'émissions de CO2 d'un véhicule à moteur et d'une remorque telle que déterminée par l'État membre dans lequel ce véhicule ou cette remorque est immatriculé. À cette fin, la classe d'émissions de CO2 figurant dans le certificat de conformité ou le certificat d'immatriculation du véhicule doit être mise à disposition au moyen d'un **système d'échange électronique interopérable**, tel que MOVE-HUB, dans le cadre des données d' immatriculation du véhicule.

Enfin, les États membres peuvent prévoir une réduction allant jusqu'à 10% de la redevance d' infrastructure ou de la redevance d'utilisation applicable à un véhicule donné en fonction de sa classe d' émission de CO, pour les véhicules équipés d'une **unité de réfrigération de transport électrifiée.**