

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

2023/0134(COD) - 07/10/2026 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 475 voix pour, 96 contre et 70 abstentions, une résolution législative sur la 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 et clarifiant et simplifiant certaines dispositions.

La présente directive vise à garantir une application cohérente dans l'ensemble de l'Union des règles relatives au **classement des poids lourds en fonction de leurs émissions de CO2**, ainsi que la **variation des redevances d'infrastructure et des droits d'usage** en conséquence.

Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture en modifiant la proposition de la Commission comme suit:

Péages et droits d'usage

La présente directive clarifie la date à partir de laquelle s'applique l'obligation de faire varier les redevances routières en fonction des émissions de CO2 pour un sous-groupe de véhicules. Elle renvoie systématiquement à la publication des émissions de CO2 de référence d'un sous-groupe de véhicules adoptée conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs.

La directive laisse également suffisamment de temps de mise en œuvre aux autorités nationales et aux prestataires de services de péage pour classer les véhicules de ces sous-groupes de véhicules dans les classes d'émissions de CO2. Les États membres disposeront d'au moins douze mois pour mettre en œuvre la variation des redevances routières pour les nouveaux sous-groupes de véhicules après la publication de leurs émissions de CO2 de référence.

Dans un souci de prévisibilité et de simplification, cette variation devra toujours s'appliquer soit à partir du 1er juillet de l'année suivant l'année de publication des émissions de CO2 de référence du nouveau sous-groupe de véhicules, si cette publication est intervenue avant le 1er juillet, soit à partir du 1er janvier de la deuxième année suivant l'année de publication des émissions de CO2 de référence du nouveau sous-groupe de véhicules, si cette publication est intervenue le 1er juillet ou après cette date.

Les États membres pourront prévoir des **taux réduits de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage**, ou des exonérations de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage, pour les véhicules à émission nulle de n'importe quel groupe de véhicules **à partir du 24 mars 2022 jusqu'au 30 juin 2031**. Au cours de cette période, à condition qu'une exonération de l'obligation de payer les redevances d'infrastructure soit en place pour les véhicules à émission nulle, les États membres pourront appliquer une réduction appropriée du taux de redevances d'infrastructure ou de droits d'usage pour les véhicules à faibles émissions qui est limitée à 75% par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable à la classe 1 d'émissions de CO2.

À partir du **1er juillet 2031**, les réductions pour les véhicules à émission nulle seront limitées à 75% par rapport à la redevance ou au droit d'usage applicable aux véhicules relevant de la classe 1 d'émissions de

CO2. Une réduction en ce qui concerne les véhicules à faibles émissions ne pourra être appliquée que si un taux de réduction plus élevé est en place pour les véhicules à émission nulle et elle devra être plafonnée à 50%.

Trajectoire de réduction des émissions

Les États membres devront s'assurer que les véhicules qui ont été classés dans la classe 1 ou 2 d'émissions de CO2 en utilisant une trajectoire de réduction des émissions fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO2 de 43% pour 2030 sont reclassés en utilisant une trajectoire de réduction des émissions de CO2 fondée sur un objectif de réduction des émissions de CO2 de **30% pour 2030**.

Les États membres :

- devront considérer comme admissibles à une classification dans une classe d'émissions de CO2 tous les véhicules pour lesquels l'utilisateur de la route peut fournir la preuve des émissions de CO2 dans un dossier d'information du client;
- devront traiter les véhicules professionnels comme des véhicules appartenant au sousgroupe de véhicules non professionnels correspondant;
- ne devront pas appliquer de redevances réduites conformément à la classe 5 d'émissions de CO2 aux véhicules à émission nulle qui ont été équipés a posteriori d'un moteur à carburant qui produit de l'énergie électrique ou qui contribue à la propulsion du véhicule. En lieu et place, les États membres appliqueront les redevances conformément à la classe 1 d'émissions de CO2.

Les constructeurs pourront utiliser, après la date de production, **l'outil de simulation** prévu par le règlement (UE) 2017/2400 pour déterminer les émissions de CO des véhicules à double carburant produits avant le 1er janvier 2024, sous réserve d'une notification à la Commission et de son autorisation. Les États membres devront accepter les résultats de simulation comme preuve pour classer les véhicules selon leurs émissions de CO, à condition qu'ils leur soient transmis directement sous forme numérique, accompagnés de la décision de la Commission.

Évaluation

Au plus tard le **30 juin 2029**, la Commission devra évaluer les options suivantes:

- permettre aux États membres de faire varier les taux de péage en fonction des caractéristiques des remorques en tenant compte des situations propres aux différents États membres, telles que l'hétérogénéité des parcs de remorques, les différences dans les technologies et équipements sur le marché, et la réduction totale de la consommation d'énergie résultant de l'utilisation de ces technologies et équipements; et
- déterminer les émissions de CO2 en ce qui concerne les véhicules à moteur transformés et les remorques.

La Commission prendra en considération les effets possibles des options sur l'application et l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. Elle devra tenir compte des résultats de tout projet pilote dans ce domaine, et prendra en considération la charge administrative, les contraintes opérationnelles, les paramètres économiques des technologies sur le marché, et le rapport coût/efficacité. Sur la base de cette évaluation, la Commission pourra, le cas échéant, présenter une proposition législative visant à modifier la présente directive.