Informations de base

2023/0134(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	En attente de la signature de l'acte
Normes d'émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds avec remorques Modification Directive 1999/62 1996/0182(COD) Modification Directive 1999/37 1997/0150(SYN) Modification Directive 2019/520 2017/0128(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	RICCI Matteo (S&D)	16/09/2024
	Rapporteur(e) fictif/fictive FERBER Markus (EPP) FIDANZA Carlo (ECR) OETJEN Jan-Christoph (Renew) SCHILLING Lena (Greens /EFA) KYLLÖNEN Merja (The Left)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	VARIATI Achille (S&D)	13/07/2023

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, climat et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
04/05/2023	Publication de la proposition législative initiale	COM(2023)0189	
08/05/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
13/11/2024	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
02/10/2025	Publication de la proposition législative	COM(2025)0589	
05/05/2026	Vote en commission,1ère lecture		
05/05/2026	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/05/2026	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A10-0131/2026	Résumé
18/05/2026	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
20/05/2026	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
02/09/2026	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2026)004654 PE791.113	
07/10/2026	Décision du Parlement, 1ère lecture	T10-0328/2026	Résumé
07/10/2026	Résultat du vote au parlement		
26/10/2026	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0134(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 1999/62 1996/0182(COD) Modification Directive 1999/37 1997/0150(SYN) Modification Directive 2019/520 2017/0128(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	En attente de la signature de l'acte
Dossier de la commission	TRAN/10/00217

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE784.241	26/02/2026	
Amendements déposés en commission		PE786.740	26/03/2026	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A10-0131/2026	07/05/2026	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE791.113	15/07/2026	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T10-0328/2026	07/10/2026	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2026)004654	15/07/2026	
Projet d'acte final	00058/2026/LEX	13/11/2026	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Proposition législative initiale	COM(2023)0189	04/05/2023	Résumé
Document de base législatif	COM(2025)0589	02/10/2025	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2026)11-13	13/11/2026	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2025)0589	28/11/2025	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3043/2023	20/09/2023	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3779/2025	03/12/2025	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	**Rôle**	**Commission**	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/06/2026	DHL Group
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	21/04/2026	DHL Group
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/03/2026	DHL Group
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	19/02/2026	AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	14/01/2026	The Acker Group
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	13/01/2026	Association of Electronic Toll and Interoperable Service
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	12/01/2026	DHL Group
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/12/2025	ZF Friedrichshafen AG
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	22/10/2025	DHL Group
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/11/2023	Verband der Automobilindustrie e.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/11/2023	Zentralverbands Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	ACEA
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	Bundesverband Güterkraft Logistik und Entsorgung
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/11/2023	MAHLE International GmbH (MAHLE)

GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/11/2023	Volta Trucks AB
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/11/2023	MAN Truck & Bus SE (MAN)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/10/2023	Robert Bosch GmbH
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	18/10/2023	ExxonMobil Petroleum & Chemical (EMPC)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	eFuel Alliance (eFuel)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	IVECO GROUP N.V. (IVECO GROUP)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	FuelsEurope (FuelsEurope)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	European Association Automotive Suppliers (CLEPA)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. (UNITI)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	Repsol, S.A. (Repsol)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/10/2023	Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/10/2023	ZF Friedrichshafen AG
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/10/2023	Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	04/10/2023	Caravaning Industrie Verband e.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	03/10/2023	Eurométropole de Strasbourg
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	03/10/2023	Grand Est-Europe (GE-Europe)
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	12/07/2023	UNI VDL
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	01/06/2023	Fédération Nationale des Transports Routiers
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/05/2023	AVERE

Autres membres

Transparence		
Nom	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
AXINIA Adrian-George	29/04/2026	Acea S.p.A.
AXINIA Adrian-George	29/04/2026	Eni S.p.A.
AXINIA Adrian-George	22/04/2026	IVECO GROUP N.V.
AGIRREGOITIA MARTÍNEZ Oihane	20/04/2026	Sernauto
		System Trailers GmbH,

WÖLKEN Tiemo	17/02/2026	Heiwo Carosserien Wüllhorst Fahrzeugbau Maschinenfabrik Bernhard Krone GmbH Schmitz Cargobull AG
WÖLKEN Tiemo	22/10/2025	Krone Nutzfahrzeug-Gruppe
WÖLKEN Tiemo	10/10/2025	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
SALINI Massimiliano	01/10/2025	ACEA automotive
OETJEN Jan-Christoph	16/01/2024	ExxonMobil Petroleum & Chemical
FURORE Mario	14/11/2023	ExxonMobil Petroleum & Chemical
SOLÍS PÉREZ Susana	13/11/2023	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
RUDNER Thomas	08/11/2023	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
SOLÍS PÉREZ Susana	31/10/2023	IVECO GROUP N.V.
LUENA César	21/09/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
VITANOV Petar	28/06/2023	ECTA
BILBAO BARANDICA Izaskun	14/06/2023	Repsol, S.A.
VITANOV Petar	24/05/2023	Tesla Motors Netherlands B.V.
VITANOV Petar	10/05/2023	IVECO GROUP N.V.

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.**

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'usager 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.

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.

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.