Informations de base

2025/0188(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Prolongation de la dérogation applicable aux véhicules utilitaires lourds à émissions nulles Modification Directive 1999/62 1996/0182(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		
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**	
	Mobilité et transports	TZITZIKOSTAS Apostolos	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
27/06/2025	Publication de la proposition législative	COM(2025)0348	Résumé
18/07/2025	Procédure d'urgence demandée par une commission		
08/09/2025	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/10/2025	Décision du Parlement, 1ère lecture	T10-0211/2025	Résumé
27/10/2025	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
26/11/2025	Signature de l'acte final		
04/12/2025	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2025/0188(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)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 170-p6 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 294-p7-ac 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	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/10/03219

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T10-0211/2025	07/10/2025	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00037/2025/LEX	12/11/2025	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2025)0348	27/06/2025	Résumé
Document de suivi	COM(2026)0292	23/06/2026	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2025)0348	05/08/2025	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2488/2025	18/09/2025	

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

Acte final
Directive 2025/2459 JO OJ L 04.12.2025

Prolongation de la dérogation applicable aux véhicules utilitaires lourds à émissions nulles

2025/0188(COD) - 07/10/2025 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 458 voix pour, 182 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE en ce qui concerne la prolongation de la période pendant laquelle les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles peuvent bénéficier d'une réduction considérable ou d'une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage.

Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture en faisant sienne la proposition de la Commission.

La proposition de modification de la directive 1999/62/CE vise à **reporter au 30 juin 2031** la date jusqu'à laquelle les États membres ont la possibilité d' appliquer une réduction considérable ou une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles.

Compte tenu du caractère facultatif de la disposition modifiée, les États membres ne seront pas obligés de transposer cette mesure, mais devront informer la Commission s'ils décident d'en faire usage après 2025.

La directive 1999/62/CE donne actuellement aux États membres la possibilité d'appliquer des réductions, sans aucun plafond, des redevances d' infrastructure ou des droits d'usage, ou d'appliquer des exonérations totales de ces redevances, uniquement jusqu'au 31 décembre 2025. Les États membres étaient tenus de transposer cette disposition, introduite par la directive (UE) 2022/362, en droit national pour le 25 mars 2024 au plus tard. Toutefois, cette période est trop courte pour encourager la demande de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles neufs. Par conséquent, cette date limite devrait être reportée afin de créer les conditions propices au déploiement plus large de véhicules à émissions nulles.

Cette proposition permettra de garantir un cadre juridique clair et cohérent et d'aider les entreprises du secteur automobile de l'Union à atteindre leurs objectifs de réduction des émissions de CO2 en alignant le calendrier des mesures du côté de la demande sur celui des mesures du côté de l'offre sur le marché des véhicules utilitaires lourds.

Prolongation de la dérogation applicable aux véhicules utilitaires lourds à émissions nulles

2025/0188(COD) - 27/06/2025 - Document de base législatif

OBJECTIF : prolonger la période pendant laquelle les véhicules utilitaires lourds à émissions nulles peuvent bénéficier d'une réduction considérable ou d'une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : en 2022, le secteur du transport routier lourd était à l'origine de 27,5% des émissions de CO2 du transport routier alors que les véhicules utilitaires lourds ne comptaient que pour 2,4% du parc automobile. Les émissions de CO2 dans le secteur du transport routier lourd représentaient plus de 6,9% de l'ensemble des émissions dans l'UE et étaient supérieures de 20% à celles de 1995.

Les chiffres relatifs aux immatriculations de véhicules lourds à émissions nulles neufs ont récemment augmenté dans l'Union, mais ils sont encore trop faibles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2 qui ont été fixés pour le secteur des transports dans la stratégie de mobilité durable et intelligente.

L'un des principaux freins au déploiement plus large de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles est le coût initial élevé de l'acquisition d'un tel véhicule. L'écart entre le coût total de possession des véhicules conventionnels et celui des véhicules à émissions nulles peut être réduit en diminuant les coûts d'exploitation des véhicules à émissions nulles. Ces coûts incluent les redevances routières.

La directive 1999/62/CE donne actuellement aux États membres la possibilité d'appliquer des réductions, sans aucun plafond, des redevances d' infrastructure ou des droits d'usage, ou d'appliquer des exonérations totales de ces redevances, uniquement jusqu'au 31 décembre 2025. Les États membres étaient tenus de transposer cette disposition, introduite par la directive (UE) 2022/362, en droit national pour le 25 mars 2024 au plus tard. Toutefois, **cette période est trop courte** pour encourager la demande de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles neufs. Par conséquent, cette date limite devrait être reportée afin de créer les conditions propices au déploiement plus large de véhicules à émissions nulles.

CONTENU : la proposition de modification de la directive 1999/62/CE vise à **reporter au 30 juin 2031** la date jusqu'à laquelle les États membres ont la possibilité d'appliquer une réduction considérable ou une exonération des redevances d'infrastructure ou des droits d'usage pour les véhicules à émissions nulles.

Compte tenu du caractère facultatif de la disposition modifiée, les États membres ne seront pas obligés de transposer cette mesure, mais devront informer la Commission s'ils décident d'en faire usage après 2025.

Cette proposition permettra de garantir un cadre juridique clair et cohérent et d'aider les entreprises du secteur automobile de l'Union à atteindre leurs objectifs de réduction des émissions de CO2 en alignant le calendrier des mesures du côté de la demande sur celui des mesures du côté de l'offre sur le marché des véhicules utilitaires lourds.