IRU – COMITE DE LIAISON – BRUXELLES – LE 5 MARS 2025

Présidé par M. Elmer de Bruin (TLN-NL), en présence du Président de l'IRU M. Radu Dinescu (UNTRR-RO) – environ 60 participants des fédérations nationales de TRM dans l'UE.

1. Intervention de Mme Petra Söderquist – Membre du Cabinet du Commissaire en charge des Transports à la Commission européenne :

Les objectifs du Commissaire Tzitzikostas sont de renforcer le marché unique, accroître le transfert modal vers des modes de transports durables, accélérer la distribution de carburants verts sur le réseau transeuropéen de transport et développer les outils numériques.

Beaucoup de questions de la salle pour répondre sur le « transfert modal », soulever l'incertitude persistante sur les propositions de verdir le transport, les aspects sociaux, dont le manque de conducteurs ou encore le nécessaire « earmarking » du CO2 (comment affecter à la route les revenus engendrés à la route).

La Commission européenne veut soutenir la résilience du transport routier de marchandises, indispensable à l'économie européenne, tout en gardant ses objectifs ; ou comment associer une concurrence juste avec des exigences sur la durabilité.

2. Intervention du Président du CLTM, M. Elmer De Bruin (TLN/NL) :

La nouvelle administration Trump est en train de modifier les relations entre l'UE et les États-Unis. L'augmentation des droits de douane ainsi que des mesures protectionnistes entraîneront aussi des changements pour le transport et la logistique.

Le thème de la décarbonisation est toujours en tête de l'ordre du jour. Les récentes communications de la CE sur le « Clean Industrial Deal » puis la « Stratégie automobile » sont à suivre de près pour agir rapidement et garantir que nos entreprises disposent des outils nécessaires pour accompagner le mouvement de décarbonisation.

La numérisation se poursuit et le focus va aussi à l'intelligence artificielle. L'IRU veut approfondir la façon dont l'IA est utilisée par notre industrie et les opportunités qu'elle peut offrir.

3. Elections 2025-2027 du board du CLTM

M. Dirk Saile (BGL-D) Président – **M. Elmer De Bruin (TLN-NL)** Vice-Président – **Mme Joanna Popiolek (ZMPD-Pologne)** Vice-Présidente.

4. Eurovignette

Mandat adopté pour l'IRU afin de faire pression en faveur d'une extension des incitants pour des véhicules à émission zéro dans la directive Eurovignette. Mais aussi d'essayer d'étendre les incitants à l'utilisation d'autres carburants alternatifs.

Il y aura, en fin d'année, sur la table de la Commission européenne une révision de la directive Eurovignette.

5. Qualité des carburants :

Mandat adopté pour l'IRU sur la qualité des carburants dans l'UE. Un certain nombre d'États sont confrontés à des problèmes de qualité des mélanges diesel et il y a un manque de contrôles ; cela entraîne des problèmes sur les moteurs et des coûts supplémentaires pour les transporteurs.

L'IRU va travailler sur les améliorations qui pourraient être apportées à la directive sur la qualité des carburants. En effet, les normes européennes existantes et les mécanismes de conformité nationaux et européens ne sont pas suffisants pour promouvoir l'adoption des carburants renouvelables ni pour garantir le maintien de la qualité des carburants.

6. Numérisation :

L'IRU a informé les membres du CLTM des progrès réalisés dans la mise en œuvre du règlement européen eFTI (electronic Freight Transort Information) et de l'initiative e-CMR.

Plusieurs éléments importants sont encore en discussion sur la mise en place de la règlementation européenne concernant la dématérialisation des documents de transport. L'IRU a brièvement présenté les points sur : 1) la cartographie des mouvements d'envois 2) l'utilisation de la signature électronique 3) l'accès aux données 4) l'interaction entre les plateformes eFTI et les plateformes B2B (par exemple, eCMR).

La mise en place du règlement se fait étape par étape et s'appliquera dans son intégralité à partir du 9 juillet 2027. L'IRU organise un webinar d'information le 9 avril prochain de 9.30 à 11.30.

7. Transport d'animaux vivants :

L'IRU fait un point sur le processus décisionnel (au Parlement européen et au Conseil) concernant la proposition de la Commission européenne visant à modifier le règlement européen relatif au bien-être des animaux pendant le transport.

Au PE : l'eurodéputé M. Daniel Buda (PPE- Ro), membre de la commission TRAN, est co-rapporteur avec sa collègue Mme Tilly Metz (Verts – Lux), membre de la commission ENVI. M. Buda est intéressé par les positions de l'IRU sur ce dossier. Mais il y a des difficultés entre M. Buda et l'eurodéputée Mme Metz (degré élevé de désaccord car elle ne défend que le bien-être des animaux, sans se préoccuper des transporteurs). Le rapport de Buda/Metz sera présenté en commission TRAN le 19 mars. La date limite pour les amendements est fixée au 11 avril. Vote en plénière prévu seulement en septembre 2025.

Au Conseil européen : Réunion de l'IRU avec les attachés Polonais de l'agriculture et du développement rural - bien-être des animaux. (Pour rappel la Pologne a la présidence du Conseil). Ils se sont montrés très intéressés par une collaboration avec l'IRU sur ce dossier. Ils ont précisé qu'ils travailleraient sur des questions spécifiques pendant leur présidence, mais qu'ils transmettraient leur position à la présidence danoise pour s'assurer que le travail progresse.

8. Libre circulation des marchandises :

L'IRU fait le point sur l'évolution de l'affaire italienne contre l'Autriche devant la Cour de justice de l'Union européenne. Le différend entre l'Autriche et l'Italie concerne les restrictions de transit au col du Brenner. Il a été porté devant la Cour de justice européenne par l'Italie.

L'Autriche a répondu en justifiant les restrictions par des raisons de santé publique, citant la pollution atmosphérique excessive causée par le transit des camions. L'Autriche affirme que ces

mesures sont nécessaires pour protéger la santé publique et encourager l'utilisation du transport ferroviaire.

La Commission européenne a soutenu l'Italie en déclarant que certaines des mesures autrichiennes limitent le transport de marchandises et restreignent la libre circulation des marchandises au sein de l'UE. L'Italie a jusqu'au 31 mars 2025 pour soumettre officiellement sa réponse aux contre-arguments de l'Autriche.

L'affaire se poursuivra après cette date, et d'autres audiences et délibérations devraient avoir lieu dans le courant de l'année. L'IRU considère que c'est une affaire importante car elle pourrait créer un précédent sur la manière dont les États membres de l'UE concilient les préoccupations environnementales avec le principe de la libre circulation des marchandises.

9. Système de contrôle des importations 2 (ICS2) :

L'IRU fait le point sur les derniers développements de la mise en œuvre du système de contrôle des importations 2 (ICS2) et sur la procédure législative établissant le code des douanes de l'Union (UCC) et l'autorité douanière de l'Union européenne.

La Commission européenne a travaillé sur le déploiement complet des systèmes électroniques requis par l'UCC. Il s'agit notamment du système automatisé d'exportation (SAE) et du système (ICS2). En ce qui concerne l'ICS2, des mises à jour importantes devront être prises en compte par notre secteur à partir du 1er septembre 2025.

En conclusion, l'ICS2 démarrera dès le 1er avril 2025 avec une période de transition allant jusqu'au 31 août 2025. Il faut se préparer à des changements importants, car ils auront un impact considérable sur la chaîne logistique et d'approvisionnement.

10. Chronotachygraphe intelligent :

L'IRU a obtenu une période de tolérance pour l'adaptation des tachygraphes G1 aux tachygraphes G2V2 jusqu'à la fin du mois de février 2025. A quelques exceptions près, la période de grâce a été respectée par tous les Etats membres de l'UE. Les fédérations d'Espagne, Portugal et France ont signalé encore des difficultés localement.

Par ailleurs, l'IRU s'emploie également à identifier les nombreux dysfonctionnements des tachygraphes G2V2. Cela, en collaboration avec les services de la CE, les contrôleurs et les fabricants de tachygraphes. Ils tentent de trouver des solutions afin d'éviter les problèmes inutiles et les amendes imposées aux conducteurs dans de tels cas.

11. Clarification des règles du Paquet Mobilité 1

L'IRU Bruxelles travaille non-stop sur le suivi de l'application du PM et tient des réunions d'informations et échanges chaque mardi avec ses membres sur les sujets en cours suivants :

1) Après l'arrêt de la Cour annulant l'obligation de retour du véhicule chaque 8 semaines, la DG IRU Bruxelles a adressé un courrier à la DG MOVE général demandant une clarification concernant les conséquences de cette annulation sur les autres éléments du PM. Une réponse est attendue au printemps avec une mise à jour des questions-réponses sur le PM.

2) Sur les scénarios liés au détachement de conducteurs, l'IRU est intervenue auprès des services de la CE, dans le but de relancer le travail conjoint sur la finalisation des scénarios actuels (changement de remorques et de conducteurs) et pour aborder les scénarios restants (transport combiné et accord TCA UE-Royaume-Uni), dès le premier semestre 2025.

3) Sur les contrôles du détachement et aspects liés à la rémunération - L'ELA (Autorité européenne du travail) a décidé de lancer un travail conjoint industrie-Etats membres de l'UE afin de clarifier les principales questions liées à l'application du détachement des conducteurs. Les thèmes : l'harmonisation des contrôles et preuves à fournir par les opérateurs afin de prouver le détachement, l'harmonisation des procédures et des documents pour prouver la rémunération.

12. Écologisation des flottes d'entreprise

L'IRU a participé au dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile avec le Commissaire Hoekstra et le Vice-président Minzatu. L'IRU a notamment insisté pour :

-Fournir le niveau nécessaire d'infrastructures pour les carburants alternatifs et la capacité du réseau électrique. -Fournir des incitations à l'achat et des mesures fiscales aux opérateurs privés dans l'ensemble de l'UE. - Inclure les carburants neutres en carbone (par exemple les carburants électroniques, les biocarburants, le biométhane ou l'hydrogène) dans le plan d'action de la Commission européenne sur l'avenir de l'industrie automobile.

Le plan d'action de la CE sur l'avenir de l'industrie automobile publié le jour du CLTM, le 5 mars, comprenant des recommandations sur l'écologisation des flottes d'entreprises.

L'IRU organise un déjeuner-débat à Strasbourg le 2 avril avec Leaseurope sur l'écologisation des flottes d'entreprise. (M. Chalot pour la FNTR sera porte-parole).

13. Modification de la directive Poids et dimensions

Le Parlement européen a adopté son rapport le 12 mars 2024 en séance plénière, ouvrant notamment la voie aux EMS. Mais les blocages sont entre les Etats, au Conseil. En particulier, la France et l'Allemagne, pays centraux et de transit sont plus frileux vis-à-vis d'une augmentation des poids et ont aussi à faire face à un autre poids… celui du rail ! le Conseil Transports des 5 et 6 juin 2025 aura pour objectif de parvenir à une approche générale/un rapport d'avancement.

14. Comptage des émissions

Le 4 décembre 2024, le PE a reconfirmé sa position **sur le comptage des émissions**, en votant pour l'ouverture de négociations en trilogue. Ces négociations n'ont pas encore commencé. On s'attend à ce qu'un accord de compromis soit conclu relativement rapidement.

A suivre le champ d'application du règlement et les obligations pour la création de bases de données européennes et la création d'un outil de calcul européen (il faudra du temps pour la mise en place de ces instruments).

15. la mobilité urbaine

Un groupe d'experts sur la mobilité urbaine a été créé par la DG MOVE en 2022 comme plateforme de dialogue et d'actions visant à mettre en œuvre le cadre de mobilité urbaine de l'UE. Il travaille pour un engagement plus fort des États membres et un dialogue amélioré avec les villes, les régions et les parties prenantes du transport sur toutes les questions de mobilité urbaine.

L'IRU organise un webinar sur la mobilité urbaine le 11 mars 2025 de 12.00 à 13.00.

Dates des prochaines réunions du CLTM (à confirmer) :

A Bruxelles, les : 8 octobre 2025 - 4 Mars 2026 - 7 Octobre 2026

isabelle.maitre@fntr.fr