

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

19 septembre 2014

---

**TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)**

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 711

présenté par

M. Travert, M. Kalinowski, Mme Capdevielle, M. Daniel, Mme Hurel, M. Arnaud Leroy,  
M. Liebgott, M. Aylagas, M. Borgel, Mme Chapdelaine, Mme Chauvel, Mme Hélène Geoffroy,  
M. Goasdoué, Mme Gosselin-Fleury, M. Grandguillaume, Mme Huillier, M. Pauvros, M. Pellois,  
M. Prat, Mme Troallic, M. Vergnier et Mme Zanetti

-----

**ARTICLE 9**

Après l'alinéa 12, insérer les trois alinéas suivants :

« II bis. – Au premier alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route, après de mot : « véhicules, », sont insérés les mots : « y compris les dispositifs de production de froid embarqués, ».

« En conséquence, à l'alinéa 3 du même article, après le mot : « moteur, », il est procédé à la même insertion.

« Des décrets en Conseil d'État déterminent les conditions d'application du présent article. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le moyen de transport doit être considéré comme un ensemble non limité à la seule motorisation du véhicule dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et des polluants de l'air. Dans le cadre du transport routier de marchandises, cet ensemble doit intégrer les groupes frigorifiques, présents sur le camion et utilisés pendant le transport :

Les groupes frigorifiques autonomes diesel actuels sont de gros émetteurs de gaz à effet de serre via le diesel mais aussi via les émissions (fuites) de liquide frigorigène.

Leurs émissions en polluants de l'air sont devenues prédominantes en utilisation urbaine par rapport aux émissions de la motorisation camion diesel (norme Euro 6). Elles sont régies par la Directive 97/68/EC beaucoup moins contraignante que les normes Euro 6 applicables sur les motorisations camions.