Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO_2

2018/0143(COD) - 17/05/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: établir des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE: la stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions exprime une ambition claire: d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être d'au moins **60 % inférieures à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro**. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports.

Les véhicules légers - les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) - assurent déjà leur part des réductions d'émissions et une législation a été proposée en 2017 de façon à ce qu'ils continuent de le faire après 2020.

Les camions représentent environ 70 % du transport de marchandises par voie terrestre et assurent également des services publics essentiels. Les émissions de CO2 des véhicules lourds, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ **6 % des émissions totales de l'UE et 25 % des émissions de CO2 du transport routier** dans l'UE. Toutefois, elles ne sont actuellement pas réglementées au niveau de l'UE.

Cela pose trois problèmes principaux:

- sans nouvelles mesures, les émissions de CO2 des véhicules lourds devraient **augmenter de 9 %** au cours de la période 2010–2030, en raison de l'accroissement des activités de transport;
- les opérateurs de services de transport, principalement des PME et les microentreprises et leurs clients, passent actuellement à côté **d'économies de carburant** possibles et d'une réduction de leurs factures énergétiques;
- les constructeurs de véhicules lourds de l'UE sont confrontés à des **pressions concurrentielles** mondiales croissantes car les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine ont déjà mis en œuvre des mesures réglementaires pour réduire les émissions de CO2 des véhicules lourds. Or, il est nécessaire pour industrie automobile de l'UE de se maintenir au niveau des améliorations technologiques introduites dans ces marchés.

La présente proposition fait partie du **troisième train de mesures «L'Europe en mouvement»**, qui traduit la nouvelle stratégie en matière de politique industrielle de septembre 2017. L'objectif du train de mesures est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus sûrs et le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l' impératif de réagir au changement climatique.

ANALYSE D'IMPACT: les options stratégiques envisagées dans l'analyse d'impact sont regroupées en **cinq éléments principaux** qui doivent permettre de traiter les problèmes identifiés et d'atteindre les objectifs stratégiques: i) objectifs d'émission de CO2 à l'échelle du parc de l'UE; ii) répartition de l' objectif pour le parc de l'UE entre les groupes de véhicules et les constructeurs; iii) mesures d'incitation favorisant les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; iv) éléments d'une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité et v) questions liées à la gouvernance.

CONTENU: la proposition de règlement fixe des **normes de performance en matière d'émission de CO2 applicables aux nouveaux véhicules lourds** de telle sorte que les émissions de CO2 spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds soient réduites par rapport aux émissions de CO2 de référence de la manière suivante:

- du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029, de **15 %**;
- à partir du 1er janvier 2030, d'au moins **30 %**, sous réserve d'un réexamen en 2022.

Les objectifs seraient fixés en tant que réduction relative des émissions spécifiques moyennes des véhicules immatriculés au cours de l'année de référence 2019, qui est la première année pour laquelle des données officiellement surveillées concernant les émissions de CO2 seront disponibles. Les objectifs seraient attribués à **chaque sous-groupe de véhicules** défini dans la section 1 de l'annexe 1 du règlement.

En outre, la proposition :

- définit les véhicules qui relèvent du **champ d'application** du règlement par référence aux catégories pertinentes définies dans la législation sur la réception par type et aux quatre sous-groupes de véhicules pour lesquels des données certifiées sur les émissions de CO2 seront disponibles à partir de 2019;
- prévoit que la Commission **déterminera et publiera annuellement** les émissions de CO2 spécifiques moyennes de chaque constructeur à partir de 2019 sur la base des données communiquées par les constructeurs concernés;
- encourage le déploiement de **véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions** au moyen d' un système de bonifications. Un encouragement spécifique est également prévu pour les véhicules lourds à émission nulle des catégories M2 (autobus) et M3 (autocars), de même que pour certains véhicules de la catégorie N (petits camions), y compris les véhicules professionnels à émission nulle;
- prévoit le calcul d'objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs pour l'année civile précédente, à partir de 2026. Les premiers objectifs annuels seraient par conséquent déterminés pour l'année civile 2025;
- définit un **mécanisme «de mise en réserve et d'emprunt»**, permettant à un constructeur de compenser un résultat inférieur à son objectif d'émissions spécifiques d'une année par un résultat supérieur d'une autre année. Un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions définie par les émissions de référence de 2019 et l'objectif pour 2025, aurait la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif pour 2025;
- impose enfin des **pénalités financières** en cas de non-respect des objectifs en matière d'émission de CO2. Le niveau de la prime serait fixé à 6.800 EUR par g/tkm, équivalant à 570 EUR par g/km sur la base d'une charge utile moyenne de 12 tonnes, d'émissions excédentaires, ce qui reflète le coût marginal des technologies de réduction des émissions de CO2.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE: l'incidence budgétaire de l'application du règlement proposé est très limitée. Elle est estimée à 1,888 million EUR pour les années 2019-2020.