# Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de $CO_2$

2018/0143(COD) - 25/10/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Bas EICKHOUT (Verts/ALE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

**Objectifs de réduction des émissions**: les députés estiment que les émissions de CO2 spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds devraient être réduites par rapport aux émissions de CO2 de référence de la manière suivante:

- **du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029, de 20 %** (15 % dans la proposition de la Commission);
- **à partir du 1er janvier 2030, d'au moins 35 %** (au lieu de 30 %), sous réserve d'un réexamen en 2022.

Par ailleurs, la part minimale contraignante **d'autobus à émission nulle** dans le parc de nouveaux autobus urbains d'un constructeur devrait être de:

- **50 % du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029;**
- **75 % à partir du 1er janvier 2030.**

La Commission devrait adopter, au plus tard le 1er juillet 2019, des actes délégués précisant les critères techniques permettant de déterminer la destination professionnelle d'un véhicule et de définir les autobus urbains couverts par le règlement.

**Véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions**: à compter du **1er janvier 2025**, la part spécifique de camions à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une année civile devrait être évaluée par rapport aux valeurs de référence suivantes:

- **à compter de 2025: 5 % au minimum;**
- **à compter de 2030: 20 %, sous réserve d'un réexamen en 2022**.

Les constructeurs liés pourraient constituer un groupement afin de répondre à leurs obligations

**Émissions excédentaires**: si un constructeur ou un groupe de constructeurs a des émissions excédentaires, la Commission pourrait lui imposer une pénalité financière sous la forme d'une prime pour émissions excédentaires dont le niveau serait fixé à 6.800 € par g/tkm.

Les primes sur les émissions excédentaires entreraient dans les recettes du budget général de l'Union. Les députés proposent que ces montants sont utilisés pour compléter les mesures de l'Union ou les mesures nationales qui, en coopération avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes, promeuvent **le**

**développement de compétences et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile** de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition, afin de contribuer à une transition juste vers une mobilité à émission nulle.

**Émissions de CO2 et consommation d'énergie réelles**: la Commission devrait adopter, au plus tard le **31 décembre 2019**, des actes délégués en introduisant un **essai de conformité en service sur route, en conditions réelles** pour garantir que les émissions de CO2 sur route et la consommation de carburant des véhicules lourds ne dépassent pas de plus de 10 % les données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) 2017/2400 (certification) et au règlement (UE) 2018/956. (Surveillance et communication des données).

**Émissions sur le cycle de vie**: dans son rapport à publier en 2022, la Commission devrait évaluer la possibilité de mettre au point une **méthode d'évaluation des émissions de CO2 tout au long du cycle de vie des véhicules lourds**. Sur la base de cette évaluation, la Commission devrait proposer, le cas échéant, d'établir des obligations de déclaration pour les constructeurs et préciser les règles et procédures nécessaires à cette déclaration.

Le rapport devrait également comprendre une évaluation de l'efficacité des modalités concernant le déploiement de l'infrastructure nécessaire de recharge et de ravitaillement en carburant.

Le réexamen de 2022 devrait tenir pleinement compte de l'évolution de **l'outil de simulation VECTO** qui devrait être mis à jour en permanence et en temps utile par la Commission.