Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO_2

2018/0143(COD) - 14/11/2018 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement a adopté par 373 voix pour, 285 contre et 16 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Objectifs de réduction des émissions: le projet d'acte législatif fait partie du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement» et viserait entre autres à faire en sorte que le secteur des transports routiers tende vers un **taux d'émissions nul d'ici au milieu du siècle** et soit parfaitement conforme à l'accord de Paris sur le changement climatique.

À cette fin, le Parlement a proposé 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 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.

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: afin de fournir des incitations au développement du marché et de l'infrastructure de l'Union pour les camions à émission nulle et à faibles émissions, le texte amendé fixe une valeur de référence pour la proportion de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de tous les constructeurs pour 2025 et 2030.

Les députés ont proposé qu'à compter du **1er janvier 2025**, la part spécifique de camions à émission nulle et à faibles émissions (dont les émissions de CO2 spécifiques sont inférieures à 50 % de la valeur des émissions de CO2 de référence pour chaque sous-groupe déterminé) dans le parc du constructeur au cours d'une année civile soit 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. Les députés ont proposé que le niveau de cette prime soit fixé à **5.000 € par g/tkm au cours de la période 2025-2029 et à 6.800 € par g/tkm à partir de 2030.**

Les primes sur les émissions excédentaires entreraient dans les recettes du budget général de l'Union. Le Parlement a demandé 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).

Le public devrait être informé de la manière dont la représentativité en conditions d'utilisation réelles évolue dans le temps.

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 des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, notamment les autobus, le déploiement de l'infrastructure nécessaire de recharge et de ravitaillement en carburant ou encore la possibilité d' introduire des normes de CO2 pour les moteurs, en particulier pour les véhicules professionnels.

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.