

Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO₂

2018/0143(COD) - 18/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 474 voix pour, 47 contre et 11 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 arrêtée 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, il prévoit un objectif contraignant de réduction de CO₂ de 30% d'ici 2030 pour les nouveaux véhicules utilitaires lourds, tels que les poids-lourds et les camions, avec un objectif intermédiaire de 15% d'ici 2025.

La Commission européenne devrait par ailleurs proposer au plus tard le 31 décembre 2022 de nouveaux objectifs pour l'après-2030, conformément à l'accord de Paris.

Évaluation des émissions de CO₂ de référence

Afin d'assurer la fiabilité et la représentativité des émissions de CO₂ de référence utilisées comme base pour la détermination des objectifs d'émissions de CO₂ du parc à l'échelle de l'Union, la Commission devrait établir, par voie d'actes d'exécution, la méthode d'évaluation de l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et les critères permettant de déterminer si ces émissions ont été indûment augmentées et, dans l'affirmative, de quelle manière elles doivent être corrigées.

Émissions de CO₂ et consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles

La Commission devrait surveiller et évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées dans le cadre du [règlement \(CE\) n° 595/2009](#). Elle devrait en outre collecter régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles des véhicules utilitaires lourds au moyen de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie.

Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission devrait évaluer la façon dont les données sur la consommation de carburant et d'énergie peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation d'énergie des véhicules restent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

Vérification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service

Les constructeurs devraient veiller à ce que les valeurs d'émissions de CO2 et de consommation de carburant consignées dans le dossier d'information du client visé au [règlement \(UE\) n° 2017/2400](#) correspondent aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service déterminées conformément audit règlement.

Transition juste

Un nouveau considérant souligne la nécessité d'une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle ainsi que l'importance de prendre en compte les effets sociaux de la transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi.

Des programmes ciblés devraient être envisagés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion, le perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes.

Évaluation et rapport

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présenterait un rapport i) sur l'efficacité du règlement, ii) sur l'objectif de réduction des émissions de CO2 et le niveau du mécanisme d'incitation pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions applicable à partir de 2030, iii) sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO2 pour d'autres types de véhicules utilitaires lourds, y compris les remorques, les autobus et les autocars et les véhicules professionnels, ainsi que iv) sur l'introduction d'objectifs contraignants de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds pour 2035 et 2040 et au-delà.

Le rapport devrait comprendre entre autres une évaluation de l'outil de simulation VECTO pour garantir sa mise à jour continue et en temps utile.