

Renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs

2023/0042(COD) - 14/02/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser les normes d'émission de CO pour les nouveaux véhicules lourds et contribuer au passage à une mobilité à émission nulle dans le contexte plus large d'une ambition climatique accrue de l'UE d'ici 2030 et de la neutralité climatique de l'UE d'ici 2050.

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 : le règlement (UE) 2019/1242 relatif aux **normes de CO2 applicables aux véhicules utilitaires lourds** a été adopté et est entré en vigueur en 2019. Il fixe de nouveaux objectifs contraignants en matière de CO2 qui commencent à s'appliquer à partir de l'année 2025. Une évaluation de l'application effective de ces dispositions n'est pas possible à ce stade. Toutefois, **une révision est nécessaire** afin de mettre le règlement en conformité avec les ambitions du pacte vert pour l'Europe et les objectifs renforcés de réduction des émissions de la loi européenne sur le climat.

Les véhicules lourds, tels que les camions, les bus urbains et les bus longue distance, sont **responsables de plus de 25% des émissions de gaz à effet de serre (GES)** dues au transport routier dans l'UE et représentent plus de 6% des émissions totales de GES de l'UE. Ces émissions continuent d'augmenter, en particulier dans le transport de marchandises. Cette courbe ascendante est principalement due à la croissance de la demande de transport routier, qui devrait continuer à augmenter à l'avenir.

Par conséquent, **des normes d'émission de CO2 plus strictes** pour les véhicules lourds sont essentielles pour réduire les émissions de CO2 dans ce secteur et améliorer la qualité de l'air. La proposition de la Commission renforcera les normes d'émission de CO2 à partir de 2030 et étendra le champ d'application à presque tous les véhicules dont les émissions de CO2 sont certifiées, afin de contribuer à la réalisation de l'engagement de l'UE d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050.

CONTENU : la Commission propose de réviser le règlement (UE) 2019/1242 établissant des normes de performance en matière de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds. La proposition garantira la réduction des émissions de CO2 des véhicules lourds, apportera des avantages aux opérateurs de transport et aux utilisateurs en termes de qualité de l'air et de réduction de la consommation d'énergie, et renforcera le leadership technologique et d'innovation de la chaîne de valeur automobile.

Objectifs

La nouvelle proposition établit les **exigences relatives à la déclaration des émissions de CO** et de la consommation de carburant des véhicules lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Ses objectifs spécifiques sont les suivants :

- réduire les émissions de CO2 des véhicules lourds, de manière rentable, conformément aux objectifs climatiques de l'UE, tout en contribuant à améliorer la sécurité énergétique de l'UE;

- procurer des avantages aux opérateurs de transport et aux utilisateurs européens, dont la plupart sont des PME, résultant d'un déploiement plus large de véhicules plus efficaces sur le plan énergétique;
- renforcer le leadership de l'UE en matière de technologie et d'innovation en orientant les investissements vers les technologies à émissions nulles.

Champ d'application

La proposition étend le champ d'application du règlement **aux remorques, y compris les remorques actuelles, aux autobus urbains, aux autocars et aux autres types de camions**. Les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par la protection civile, les services d'incendie et les forces chargées du maintien de l'ordre public ne sont pas soumis aux objectifs d'émissions de CO₂.

Les constructeurs qui produisent **moins de 100 véhicules par an** sont également exemptés des objectifs d'émissions de CO.

Objectifs en matière d'émissions de CO.

La nouvelle proposition fixe dans quelle mesure les émissions spécifiques de CO de la flotte de l'Union de véhicules à moteur lourds neufs doivent être réduites au cours de certaines années et définit la manière dont ces objectifs sont répartis entre les sous-groupes de véhicules.

Plus précisément, **les émissions moyennes de CO₂** de la flotte de l'Union de véhicules à moteur lourds neufs, autres que les véhicules à usage spécial, les véhicules tout-terrain, les véhicules tout-terrain à usage spécial et les véhicules à usage professionnel tels que les grues mobiles et les véhicules forestiers ou agricoles, devraient être **réduites** dans les proportions suivantes par rapport aux émissions moyennes de CO₂ de la période de référence de l'année 2019 :

- **45 % à partir du 1er janvier 2030;**

- **65 % à partir du 1er janvier 2035;**

- **90 % à partir du 1er janvier 2040.**

Les nouveaux autobus urbains dans l'UE devaient tous être à zéro émission (part de 100 % des véhicules à émission nulle) à partir de 2030.

Il appartiendrait aux constructeurs de décider des technologies qu'ils utiliseront pour atteindre ces objectifs, par exemple l'électrification, les piles à combustible à hydrogène ou l'hydrogène dans les véhicules à combustion interne.

Régime d'incitation à émission nulle et faible

La proposition modifie le règlement afin de mettre fin au régime d'incitation à émission nulle et faible en 2029. Ce système **prendra fin en 2029** car il n'est plus considéré comme nécessaire après cette date pour promouvoir l'entrée sur le marché de véhicules à émissions nulles.

Suivi et rapports

La proposition établit de nouvelles obligations pour les États membres en matière de surveillance et de communication de certaines données sur les nouveaux véhicules utilitaires lourds. Les constructeurs et autres entités seraient tenus de surveiller et de communiquer certaines données sur les nouveaux véhicules

utilitaires lourds. De nouvelles dispositions ont été incluses concernant l'obligation pour la Commission de tenir et de mettre à jour un **registre central** et de contrôler les résultats des essais de vérification sur route.

Révision

La proposition suggère un réexamen du règlement proposé en 2028.