

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

2023/0042(COD) - 21/11/2023 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 445 voix pour, 152 contre et 30 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Objectifs de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds

Le Parlement rappelle que les véhicules utilitaires lourds sont actuellement responsables de **plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre** du transport routier dans l'Union et de plus de 6% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union, soit davantage que celles de l'aviation ou du transport maritime.

Le renforcement des exigences de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds et le déploiement des infrastructures de rechargement et de ravitaillement nécessaires joueront un rôle essentiel dans la réduction des émissions de l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds pour parvenir, d'ici à 2050 au plus tard, à l'objectif de neutralité climatique.

Les députés souhaitent établir des objectifs de réduction des émissions de CO2 pour les camions moyens et lourds, y compris les véhicules professionnels (tels que les camions à ordures, les camions bennes ou les mélangeurs à béton) et les bus. Comme proposé par la Commission européenne, ces objectifs seraient de **45%** de réduction pour la période 2030-2034, **65%** pour 2035-2039 et **90%** de réduction à partir de 2040.

Autobus urbains

Les députés soutiennent la proposition de la Commission en vertu de laquelle 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. Ils proposent une **exemption temporaire** (jusqu'en 2035) **pour les bus urbains alimentés au biométhane**, dans des conditions strictes.

Pour bénéficier d'une telle exemption, les véhicules devront être alimentés par du biométhane produit à partir d'un processus vertueux de traitement des déchets, tel que le traitement de lisier, de déchets urbains et d'eaux résiduaires urbaines, lequel doit être garanti par des certificats d'origine.

Les députés ont également introduit des dispositions visant à garantir des chaînes d'approvisionnement durables et résilientes pour les autobus urbains au moyen de procédures de marchés publics.

Mesures supplémentaires

Au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait adopter un **acte délégué** afin d'harmoniser les règles de réception par type pour les véhicules équipés d'un moteur à

combustion interne convertis en véhicules zéro-émission afin de permettre la réception de séries. Au plus tard le 30 juin 2024, la Commission devrait présenter une **proposition législative** au Parlement européen et au Conseil en vue d'augmenter la part des véhicules lourds à moteur zéro-émission acquis ou loués par les exploitants de flottes de grande taille.

Forum annuel consacré aux véhicules utilitaires lourds zéro-émission

Les députés ont proposé que, dès l'entrée en vigueur du règlement, la Commission européenne convoque un forum sur les véhicules utilitaires lourds à zéro émission, composé de représentants des exploitants de stations de recharge publiques, des gestionnaires de réseaux de transport d'électricité, des transporteurs longue distance, des opérateurs de logistique urbaine, des opérateurs de transport public, des organisations de la société civile, des États membres et des fabricants, afin de collaborer au déploiement efficace et rentable des infrastructures de recharge et de ravitaillement en vue de l'objectif de réduction accrue des émissions de CO₂ fixé dans ce projet de règlement.

Méthode d'immatriculation des véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂

Les députés ont introduit une définition des «**carburants neutres en CO₂**». Après avoir consulté les parties prenantes, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement modificatif, la Commission devrait mettre au point une méthode d'immatriculation des véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ à des fins de conformité, dans le respect du droit de l'Union et de l'objectif de neutralité climatique de l'Union.

Évaluation et rapport

Au plus tard le **31 décembre 2027**, la Commission devrait réévaluer l'efficacité et l'impact du règlement et soumettre un rapport qui évaluera en particulier:

- le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds zéro-émission dans les États membres;
- les progrès réalisés dans le déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement adaptées aux véhicules utilitaires lourds dans les États membres;
- des considérations relatives aux véhicules utilitaires lourds et aux combinaisons de véhicules tenant compte des critères de poids et de dimension applicables au transport national, tout en évaluant également les éventuels aspects liés à la sécurité et à l'efficacité des transports, les éventuelles répercussions sur le transport intermodal, l'environnement et les infrastructures, les éventuels effets de rebond, ainsi que la situation géographique des États membres;
- les incidences sur l'emploi, en particulier sur les micro-entreprises et les petites et moyennes entreprises (PME), l'efficacité des mesures visant à soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre, et l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émissions nulles;
- les incidences de l'établissement de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les nouveaux véhicules utilitaires lourds à émissions nulles mis sur le marché de l'Union;
- les incidences des objectifs de réduction des émissions de CO₂ imposés aux véhicules à usage spécial, aux véhicules hors route et aux véhicules hors route à usage spécial.

D'ici le 31 décembre 2026, la Commission devrait publier un rapport évaluant la possibilité d'élaborer une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation, et la communication de données cohérentes, des

émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules lourds neufs qui sont mis sur le marché de l'Union.