Informations de base

2017/0111(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Véhicules utilitaires lourds neufs: surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant Abrogation 2023/0042(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	ZOFFOLI Damiano (S&D)	21/06/2017
	Rapporteur(e) fictif/fictive FJELLNER Christofer (PPE) TORVALDS Nils (ALDE) FLANAGAN Luke Ming (GUE/NGL) HARMS Rebecca (Verts/ALE) EVI Eleonora (EFDD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	CAPUTO Nicola (S&D)	30/06/2017

Conseil de l'Union

Formation du Conseil	Réunions	Date

européenne	Environnement	3627	2018-06-25

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0279	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/01/2018	Vote en commission,1ère lecture		
24/01/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
30/01/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0010/2018	Résumé
05/02/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
08/02/2018	Résultat du vote au parlement		
08/02/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72 - vote)		
25/04/2018	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE621.004 GEDA/A/(2018)003127	
11/06/2018	Débat en plénière		
12/06/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0246/2018	Résumé
12/06/2018	Résultat du vote au parlement		
25/06/2018	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
28/06/2018	Signature de l'acte final		
04/07/2018	Fin de la procédure au Parlement		
09/07/2018	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2017/0111(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement

Modifications et abrogations	Abrogation 2023/0042(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/8/10097

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE612.142	11/10/2017	
Amendements déposés en commission		PE613.504	16/11/2017	
Amendements déposés en commission		PE613.505	27/11/2017	
Avis de la commission	TRAN	PE610.542	08/12/2017	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0010/2018	30/01/2018	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE621.004	23/04/2018	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0246/2018	12/06/2018	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2018)003127	24/04/2018	
Projet d'acte final	00020/2018/LEX	28/06/2018	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2017)0279	31/05/2017	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0188	31/05/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0189	31/05/2017	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2018)458	11/07/2018	
Document de suivi	COM(2024)0313	26/07/2024	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé

Contribution	IT_SENATE	COM(2017)0279	04/08/2017	
Contribution	RO_SENATE	COM(2017)0279	26/09/2017	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2017)0279	23/10/2017	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2017)0279	13/03/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3111/2017	18/10/2017	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2018/0956
JO L 173 09.07.2018, p. 0001 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2019/2648(DEA)	Examen d'un acte délégué
2020/2752(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2733(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2735(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/3044(DEA)	Examen d'un acte délégué

Véhicules utilitaires lourds neufs: surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant

2017/0111(COD) - 31/05/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: surveiller et communiquer les données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: dans son cadre d'action pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030, l'Union s'est engagée à réduire d'au moins 40% ses émissions d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions lancée par la Commission en 2016 a fixé **un objectif de réduction des émissions dues aux transports d'au moins 60%** par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2050. En 2014, les émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires lourds c'est-à-dire des camions, autobus et autocars, représentaient environ **un quart des émissions** dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030.

Actuellement, les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union ne sont soumises **à aucune certification ni à aucune exigence de surveillance ou de communication d'informations**. La Commission souhaite combler ce manque de connaissances en vue de garantir la totale transparence du marché et l'accès des citoyens et des entreprises européens à une mobilité équitable, durable et compétitive.

La proposition fait suite à la communication de 2014 sur la stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds. Cette stratégie avait annoncé une mesure d'application établissant la procédure de certification des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union, calculées au moyen de **l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (VECTO)** mis au point par la Commission. Cet outil permet de calculer la consommation de carburant et les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires lourds neufs d'une manière comparable et efficace sur le plan des coûts.

ANALYSE D'IMPACT: l'option retenue est celle consistant à **imposer des obligations de surveillance et communication aux États membres et aux constructeurs**. Les autorités nationales désignées communiqueraient chaque année à la Commission les données relatives aux véhicules neufs immatriculés, et en particulier leur numéro d'identification (VIN). Les constructeurs automobiles soumettraient à la Commission les données de surveillance correspondant à ces véhicules.

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) s'appuierait ensuite sur les numéros VIN pour combiner les deux ensembles de données, de manière à obtenir les données de surveillance au niveau de chaque État membre.

L'option retenue devrait susciter une concurrence pour la production de véhicules performants qui consomment peu, et stimuler ainsi l'innovation.

CONTENU: le règlement proposé établit les **exigences applicables à la surveillance et à la communication des données** relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (camions, autobus et autocars) immatriculés dans l'Union.

Concrètement, la proposition:

- **précise les catégories de véhicules** pour lesquelles les données d'immatriculation, les données techniques et, le cas échéant, les données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant devraient être surveillées et communiquées;
- **impose une série d'obligations aux États membres** en ce qui concerne les échéances de surveillance et de communication des données, la désignation des autorités compétentes et les données à surveiller. Ces données - collectées chaque année à partir de 2020 - concerneraient notamment les véhicules utilitaires lourds neufs et leurs remorques immatriculés pour la première fois dans l'Union, ou immatriculés dans un pays tiers moins de trois mois avant leur immatriculation dans l'Union;
- **énonce les obligations imposées aux constructeurs** en ce qui concerne les échéances de surveillance et de communication des données, la désignation de points de contact et les données soumises à surveillance;
- **oblige la Commission à tenir un registre central** rassemblant les données communiquées. Ce registre - géré par l'AEE - serait **mis à la disposition du public** afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées et à tous les constructeurs automobiles de comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Toutefois, certaines données ne pourraient être divulguées pour des raisons de confidentialité ou de concurrence;
- dispose que **les entités chargées de la communication des données seraient responsables de la qualité et de l'exactitude des données** soumises, la Commission se réservant la possibilité de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE.

Véhicules utilitaires lourds neufs: surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant

2017/0111(COD) - 30/01/2018 - 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 Damiano ZOFFOLI (S&D, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

Objet: les **résultats des essais de conformité de production des fichiers d'entrée VECTO** devraient aussi faire l'objet d'une surveillance et d'une déclaration à la Commission. VECTO est le logiciel de calcul de la consommation énergétique des véhicules mis au point par la Commission.

Surveillance et communication incombant aux constructeurs: la proposition prévoit qu'à partir de l'année 2020, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds collecteront chaque année les données précisées à l'annexe I, partie B, pour les véhicules produits au cours de l'année civile précédente.

Les députés ont précisé que la date de production devrait correspondre à la **date de la simulation** enregistrée dans le dossier d'information.

Qualité des données: la Commission devrait effectuer ses propres vérifications de l'exactitude et de la qualité des données communiquées. Cette procédure pourrait être effectuée avec la collaboration des autorités compétentes et des constructeurs, et pourrait également recevoir le soutien supplémentaire de tiers.

Lorsqu'elle établit qu'un constructeur a **délibérément falsifié les données**, la Commission devrait demander sans tarder aux autorités compétentes de corriger les données et de prendre les mesures adéquates. Elle devrait imposer une **amende administrative** au constructeur lorsqu'elle constate le non-respect intentionnel ou par négligence d'une des exigences fixées par le règlement.

Transparence du système: l'analyse par la Commission des données transmises par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente devrait être communiquée au public de manière à **présenter clairement la performance du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et de chaque État membre de manière comparative** en ce qui concerne la consommation moyenne de carburant et les émissions de CO2, en tenant compte des différences entre les gammes de produits des constructeurs et du type de mission déclaré.

En vue de permettre aux opérateurs économiques de se préparer au mieux aux modifications règlementaires, la Commission devrait présenter, le 30 juin 2018 au plus tard, **le calendrier de l'application de l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (le logiciel VECTO)** aux principales technologies et innovations dans le domaine de la réduction des émissions du transport routier.

De même, la Commission devrait examiner régulièrement ce règlement et, le cas échéant, présenter des propositions législatives en vue **d'étendre les obligations de surveillance et de communication** à toutes les catégories de véhicules utilitaires lourds, y compris l'ensemble des propulsions de substitution, les remorques et tous les nouveaux types de moteurs fonctionnant avec des carburants de substitution.

Normes CO2 pour les véhicules utilitaires lourds et essais de vérification sur route: la Commission devrait présenter, le 30 avril 2018 au plus tard, une proposition législative visant à établir des **normes relatives aux émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds à l'horizon 2025**, conformément aux objectifs climatiques de l'Union européenne.

Cette proposition devrait s'accompagner d'une étude sur d'autres mesures de réduction des émissions de CO2 dans le transport routier, y compris la formation des chauffeurs, la constitution de convois, le système modulaire européen (EMS), les pneumatiques à faible résistance au roulement et le groupage de marchandises.

Les députés jugent important de veiller à ce que la Commission dispose des moyens, des procédures et des mesures appropriés pour accomplir sa mission de vérification de la qualité des données contrôlées et communiquées et de leur correction. Ils ont proposé que ces mesures soient arrêtées par voie **d'actes délégués**.

Véhicules utilitaires lourds neufs: surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant

2017/0111(COD) - 12/06/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 612 voix pour, 56 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

La position du Parlement européen, arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire, a modifié la proposition de la Commission comme suit.

Surveillance et communication des émissions: à partir du **1er janvier 2019**, et pour chaque année civile ultérieure, **les États membres** devraient surveiller les émissions des véhicules utilitaires lourds (camions, autobus et autocars) immatriculés première fois dans l'Union dans l'UE. À partir de l'année 2020, les États membres communiqueraient chaque année à la Commission les données relatives aux émissions, conformément à la procédure normalisée de communication établie à l'annexe II du règlement.

Les **constructeurs** de véhicules utilitaires lourds devraient surveiller et communiquer à la Commission les valeurs des émissions de CO2 et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf. Par souci de précision et de sécurité juridique, le texte amendé fixe les **années de lancement** de la surveillance et de la communication des données pour chaque catégorie de véhicules utilitaires lourds relevant de son champ d'application.

La Commission pourrait adopter des **actes délégués** en ce qui concerne la fixation des dernières années de lancement de la surveillance et de la communication pour les catégories de véhicules utilitaires lourds couvertes. Ces actes délégués devraient être adoptés **au plus tard 7 ans** après la date d'entrée en vigueur du règlement.

Registre central: le règlement permettrait la création d'un registre central de l'UE dans lequel les autorités et les constructeurs mettraient à disposition des données relatives aux émissions de CO2 et aux performances en matière de consommation de carburant.

Ces données devraient être rendues accessibles gratuitement au public. Toutefois, les **données sensibles** pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale échapperaient à la publication. Certaines données relatives aux **performances aérodynamiques** des véhicules utilitaires lourds seraient mises à la disposition du public sous forme de fourchettes de valeurs afin de prendre en compte les questions liées à une concurrence loyale.

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route: la Commission devrait surveiller, le cas échéant, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, afin de vérifier les émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

Amendes administratives: la Commission pourrait infliger une amende administrative lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur divergent des données communiquées dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 ou lorsque le constructeur n'a pas fourni les données requises dans le délai applicable. Ces amendes devraient être effectives, proportionnées et dissuasive et ne devraient **pas dépasser 30.000 EUR** par véhicule utilitaire lourd concerné par la divergence ou le retard en question.

Dans une **déclaration** annexée à la résolution, la Commission indique:

- qu'elle a l'intention de présenter durant la première moitié du mois de mai 2018 le **troisième paquet mobilité**, qui comprend une proposition visant à fixer des normes en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les camions;
- qu'elle poursuit la **mise au point technique de l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (VECTO**) afin de tenir compte des nouvelles technologies connues à partir de 2020 et d'inclure d'autres types de véhicules, à savoir les autres camions, autobus et autocars à partir de 2020 et les remorques à partir de 2021;
- qu'elle reconnaît l'importance de disposer de données fiables et représentatives sur les émissions de CO2 et sur la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Le règlement (UE) 2017/2400 est donc destiné à être complété par une procédure permettant de vérifier et d'assurer la conformité du fonctionnement de VECTO ainsi que des propriétés liées aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant des composantes, des unités techniques distinctes et des systèmes pertinents.

Véhicules utilitaires lourds neufs: surveillance et communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant

2017/0111(COD) - 28/06/2018 - Acte final

OBJECTIF: surveiller et communiquer les données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

CONTENU: le règlement établit **les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs** (camions, autobus et autocars) immatriculés dans l'Union. Il s'inscrit dans le cadre de l'ensemble des efforts déployés par l'UE pour réduire les émissions de CO_2, et est un pas vers une économie compétitive à faible intensité de carbone.

Surveillance et communication incombant aux États membres et aux constructeurs: **à partir du 1er janvier 2019**, et pour chaque année civile ultérieure, les États membres devront surveiller les données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds neuf immatriculés pour la première fois dans l'Union. À partir de l'année 2020, les États membres devront communiquer chaque année à la Commission les données relatives aux émissions, conformément à une **procédure normalisée de communication** établie à l'annexe II du règlement.

Les informations normalisées devront être **rendues publiques** afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat en connaissance de cause et de garantir un niveau élevé de transparence. Tous les constructeurs de véhicules utilitaires lourds pourront ainsi **comparer les performances** de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Le renforcement de la transparence encouragera les constructeurs à **concevoir des véhicules utilitaires lourds plus économes en énergie.**

Les **constructeurs** devront également surveiller et communiquer à la Commission les valeurs des émissions de CO_2 et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf. Le règlement fixe les **années de lancement** de la surveillance et de la communication des données pour chaque catégorie de véhicules utilitaires lourds relevant de son champ d'application.

Registre central: le règlement prévoit la création d'un registre central de l'UE dans lequel les autorités et les constructeurs mettront à disposition des données relatives aux émissions de CO_2 et aux performances en matière de consommation de carburant. Pour être transparentes et faciliter la comparaison entre différents modèles de véhicules, ces données seront rendues **accessibles au public**. Les seules exceptions seront les cas où leur non-divulgation se justifie par la nécessité de protéger des données à caractère privé et d'assurer une concurrence loyale.

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route: la Commission surveillera, le cas échéant, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, afin de vérifier les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

Amendes administratives: la Commission pourra infliger une amende administrative lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur divergent des données communiquées dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 ou lorsque le constructeur n'a pas fourni les données requises dans le délai applicable. Ces amendes devraient être effectives, proportionnées et dissuasive et ne devraient **pas dépasser 30.000 EUR par véhicule utilitaire lourd concerné** par la divergence ou le retard en question.

Actes délégués: la Commission pourra adopter des actes délégués en ce qui concerne i) la fixation des dernières années de lancement de la surveillance et de la communication pour les catégories de véhicules utilitaires lourds couvertes, ii) la modification des exigences en matière de données et de la procédure de surveillance et de communication figurant dans les annexes, iii) la spécification des données devant être communiquées par les États membres aux fins de la surveillance des résultats des essais de vérification sur route, iv) la modification des fourchettes de valeurs de la traînée aérodynamique, et v) la définition des critères, du calcul et de la méthode de perception des amendes administratives infligées aux constructeurs.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 29.7.2018.