Informations de base

2018/0143(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO2 Modification Règlement (EC) No 595/2009 2007/0295(COD) Modification 2023/0042(COD) Modification 2025/0423(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 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	EICKHOUT Bas (Verts/ALE)	24/05/2018
	Rapporteur(e) fictif/fictive FJELLNER Christofer (PPE) ZOFFOLI Damiano (S&D) PROCTER John (ECR) TORVALDS Nils (ALDE) ECK Stefan (GUE/NGL) EVI Eleonora (EFDD) MÉLIN Joëlle (ENF)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme	VIRKKUNEN Henna (PPE)	03/07/2018

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3698	2019-06-13
Environnement	3640	2018-10-09
Environnement	3666	2018-12-20

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie	ARIAS CAÑETE Miguel

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
17/05/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0284	Résumé
05/07/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
09/10/2018	Débat au Conseil		
18/10/2018	Vote en commission,1ère lecture		
25/10/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0354/2018	Résumé
14/11/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0455/2018	Résumé
14/11/2018	Résultat du vote au parlement		
14/11/2018	Débat en plénière		
14/11/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
27/02/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE636.151 GEDA/A/(2019)001750	
17/04/2019	Débat en plénière		
18/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0426/2019	Résumé
18/04/2019	Résultat du vote au parlement		
13/06/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/06/2019	Signature de l'acte final		
20/06/2019	Fin de la procédure au Parlement		
25/07/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2018/0143(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 595/2009 2007/0295(COD) Modification 2023/0042(COD) Modification 2025/0423(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 61 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
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/8/13213

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE625.231	18/07/2018	
Amendements déposés en commission		PE626.983	11/09/2018	
Amendements déposés en commission		PE627.698	11/09/2018	
Avis de la commission	TRAN	PE625.564	10/10/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0354/2018	25/10/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T8-0455/2018	14/11/2018	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE636.151	22/02/2019	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0426/2019	18/04/2019	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)001750	22/02/2019	
Projet d'acte final	00060/2019/LEX	20/06/2019	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2018)0284	17/05/2018	Résumé
	SWD(2018)0185		

Document annexé à la procédure		17/05/2018	
Document annexé à la procédure	SWD(2018)0186	17/05/2018	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)440	08/08/2019	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2018)0284	17/08/2018	
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2018)0284	13/09/2018	
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2018)0284	28/09/2018	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2018)0284	23/11/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3137/2018	17/10/2018	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32019R1242R(01)
JO L 039 09.02.2023, p. 0067

Règlement 2019/1242
JO L 198 25.07.2019, p. 0202 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2025/2726(DEA)	Examen d'un acte délégué

Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO 2

2018/0143(COD) - 25/10/2018 - 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 Bas EICKHOUT (Verts/ALE, NL) 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 commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectifs de réduction des émissions: les députés estiment que les émissions de CO2 spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds devraient être 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.

Par ailleurs, la part minimale contraignante **d'autobus à émission nulle** dans le parc de nouveaux autobus urbains d'un constructeur devrait être de:

- **50 % du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029;**
- **75 % à partir du 1er janvier 2030.**

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: à compter du **1er janvier 2025**, la part spécifique de camions à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une année civile devrait être 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 dont le niveau serait fixé à 6.800 € par g/tkm.

Les primes sur les émissions excédentaires entreraient dans les recettes du budget général de l'Union. Les députés proposent 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).

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 de l'infrastructure nécessaire de recharge et de ravitaillement en carburant.

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.

Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO 2

2018/0143(COD) - 17/05/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: établir des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds.

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: la stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions exprime une ambition claire: d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être d'au moins **60 % inférieures à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro**. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports.

Les véhicules légers - les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) - assurent déjà leur part des réductions d'émissions et une législation a été proposée en 2017 de façon à ce qu'ils continuent de le faire après 2020.

Les camions représentent environ 70 % du transport de marchandises par voie terrestre et assurent également des services publics essentiels. Les émissions de CO2 des véhicules lourds, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ **6 % des émissions totales de l'UE et 25 % des émissions de CO2 du transport routier** dans l'UE. Toutefois, elles ne sont actuellement pas réglementées au niveau de l'UE.

Cela pose trois problèmes principaux:

- sans nouvelles mesures, les émissions de CO2 des véhicules lourds devraient **augmenter de 9 %** au cours de la période 2010–2030, en raison de l'accroissement des activités de transport;
- les opérateurs de services de transport, principalement des PME et les microentreprises et leurs clients, passent actuellement à côté **d'économies de carburant** possibles et d'une réduction de leurs factures énergétiques;
- les constructeurs de véhicules lourds de l'UE sont confrontés à des **pressions concurrentielles** mondiales croissantes car les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine ont déjà mis en œuvre des mesures réglementaires pour réduire les émissions de CO2 des véhicules lourds. Or, il est nécessaire pour industrie automobile de l'UE de se maintenir au niveau des améliorations technologiques introduites dans ces marchés.

La présente proposition fait partie du **troisième train de mesures «L'Europe en mouvement»**, qui traduit la nouvelle stratégie en matière de politique industrielle de septembre 2017. L'objectif du train de mesures est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus sûrs et le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l'impératif de réagir au changement climatique.

ANALYSE D'IMPACT: les options stratégiques envisagées dans l'analyse d'impact sont regroupées en **cinq éléments principaux** qui doivent permettre de traiter les problèmes identifiés et d'atteindre les objectifs stratégiques: i) objectifs d'émission de CO2 à l'échelle du parc de l'UE; ii) répartition de l'objectif pour le parc de l'UE entre les groupes de véhicules et les constructeurs; iii) mesures d'incitation favorisant les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; iv) éléments d'une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité et v) questions liées à la gouvernance.

CONTENU: la proposition de règlement fixe des **normes de performance en matière d'émission de CO2 applicables aux nouveaux véhicules lourds** de telle sorte 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 **15 %**;
- à partir du 1er janvier 2030, d'au moins **30 %**, sous réserve d'un réexamen en 2022.

Les objectifs seraient fixés en tant que réduction relative des émissions spécifiques moyennes des véhicules immatriculés au cours de l'année de référence 2019, qui est la première année pour laquelle des données officiellement surveillées concernant les émissions de CO2 seront disponibles. Les objectifs seraient attribués à **chaque sous-groupe de véhicules** défini dans la section 1 de l'annexe 1 du règlement.

En outre, la proposition :

- définit les véhicules qui relèvent du **champ d'application** du règlement par référence aux catégories pertinentes définies dans la législation sur la réception par type et aux quatre sous-groupes de véhicules pour lesquels des données certifiées sur les émissions de CO2 seront disponibles à partir de 2019;
- prévoit que la Commission **déterminera et publiera annuellement** les émissions de CO2 spécifiques moyennes de chaque constructeur à partir de 2019 sur la base des données communiquées par les constructeurs concernés;
- encourage le déploiement de **véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions** au moyen d'un système de bonifications. Un encouragement spécifique est également prévu pour les véhicules lourds à émission nulle des catégories M2 (autobus) et M3 (autocars), de même que pour certains véhicules de la catégorie N (petits camions), y compris les véhicules professionnels à émission nulle;
- prévoit le calcul d'objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs pour l'année civile précédente, à partir de 2026. Les premiers objectifs annuels seraient par conséquent déterminés pour l'année civile 2025;
- définit un **mécanisme «de mise en réserve et d'emprunt»**, permettant à un constructeur de compenser un résultat inférieur à son objectif d'émissions spécifiques d'une année par un résultat supérieur d'une autre année. Un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions définie par les émissions de référence de 2019 et l'objectif pour 2025, aurait la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif pour 2025;
- impose enfin des **pénalités financières** en cas de non-respect des objectifs en matière d'émission de CO2. Le niveau de la prime serait fixé à 6.800 EUR par g/tkm, équivalant à 570 EUR par g/km sur la base d'une charge utile moyenne de 12 tonnes, d'émissions excédentaires, ce qui reflète le coût marginal des technologies de réduction des émissions de CO2.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE: l'incidence budgétaire de l'application du règlement proposé est très limitée. Elle est estimée à 1,888 million EUR pour les années 2019-2020.

Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO 2

2018/0143(COD) - 25/07/2019 - Acte final

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

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil.

CONTENU : le présent règlement fixe des objectifs contraignants de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds. Les émissions de CO2 des véhicules lourds utilitaires, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de CO2 dans l'UE et 27 % de l'ensemble des émissions de CO2 du transport routier.

Le règlement fait partie du troisième train de mesures de la Commission sur la mobilité, du 17 mai 2018, intitulé «L'Europe en mouvement - une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre». Son objectif est de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire, d'ici à 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par le règlement (UE) 2018/842, d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

Objectifs contraignants de réduction d'émissions

En vertu des nouvelles règles, les poids lourds neufs devront émettre en moyenne 15 % de CO2 en moins entre 2025 et 2029 par rapport à leurs niveaux d'émission de 2019. À partir de 2030, ils devront émettre en moyenne 30 % de CO2 en moins. La Commission européenne devra par ailleurs proposer au plus tard le 31 décembre 2022 de nouveaux objectifs pour l'après-2030, conformément à l'accord de Paris.

Les émissions de CO2 de référence seront fondées sur les données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 pour la période allant du 1er juillet 2019 au 30 juin 2020, en excluant les véhicules professionnels.

Incitations en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions

En vue de garantir la transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle et de fournir des incitations à développer et déployer sur le marché de l' Union des véhicules utilitaires lourds, le règlement introduit un mécanisme spécial, sous la forme de bonifications, pour les périodes de communication des rapports antérieures à 2025 et fixe une valeur de référence pour la proportion de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc d'un constructeur pour les périodes de communication des rapports à compter de 2025.

Le système d'incitation est conçu de façon à garantir une sécurité des investissements pour les fournisseurs et les constructeurs d'infrastructures de charge tout en permettant aux constructeurs de disposer d'une certaine flexibilité pour décider de leur calendrier d'investissement.

Mesures spécifiques pour garantir la disponibilité de données solides et fiables

La Commission surveillera et évaluera la représentativité des valeurs d'émission de CO2 et de consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles. Les données seront fournies par des dispositifs embarqués qui contrôlent la consommation réelle de carburant et d'énergie des véhicules lourds. La Commission veillera à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.

Sanctions

Les constructeurs de poids lourds qui ne respectent pas les objectifs contraignants devront s'acquitter d'une pénalité financière prenant la forme d'une prime sur les émissions excédentaires et tenant compte des crédits d'émission et des dettes d'émission. Les informations relatives aux émissions excédentaires de CO2 des constructeurs devront être mises à la disposition du public.

La prime devra être supérieure aux coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs d'émissions de CO2. La méthodologie pour la collecte des primes sera déterminée par la voie d'un acte d'exécution. La prime sera considérée comme une recette pour le budget général de l'Union européenne.

Transition juste

Le texte 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 présentera un rapport i) sur l'efficacité du règlement, ii) 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 iii) 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 devra comprendre entre autres une évaluation de l'outil de simulation VECTO pour garantir sa mise à jour continue et en temps utile.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 14.8.2019.

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.

Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO 2

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) nº 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.