Informations de base

2023/0042(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs Abrogation Règlement 2018/956 2017/0111(COD) Modification Règlement 2019/1242 2018/0143(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 **Priorités législatives** Déclaration commune 2023-24	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	EICKHOUT Bas (Greens /EFA)	01/10/2023
	Rapporteur(e) fictif/fictive GIESEKE Jens (EPP) SCHALDEMOSE Christel (S&D) CANFIN Pascal (Renew) FIOCCHI Pietro (ECR) SARDONE Silvia (ID) VILLUMSEN Nikolaj (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	KUMPULA-NATRI Miapetra (S&D)	19/04/2023
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	TRAN Transports et tourisme	AMERIKS Andris (S&D)	19/04/2023
	AGRI Agriculture et développement rural	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne	

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Action pour le climat	TIMMERMANS Frans

Comité économique et social européen
Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/02/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0088	Résumé
29/03/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/10/2023	Vote en commission,1ère lecture		
30/10/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0313/2023	Résumé
21/11/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0403/2023	Résumé
21/11/2023	Résultat du vote au parlement		
21/11/2023	Débat en plénière		
21/11/2023	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
14/02/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE759.693 EP(2024)000911	
10/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0192/2024	Résumé
10/04/2024	Résultat du vote au parlement		
13/05/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
14/05/2024	Signature de l'acte final		
06/06/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0042(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement 2018/956 2017/0111(COD) Modification Règlement 2019/1242 2018/0143(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/9/11359

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE746.858	26/05/2023	
Amendements déposés en commission		PE749.993	07/07/2023	
Amendements déposés en commission		PE751.643	07/07/2023	
Amendements déposés en commission		PE751.554	13/07/2023	
Avis de la commission	TRAN	PE748.959	21/09/2023	
Avis de la commission	ITRE	PE749.317	13/10/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0313/2023	30/10/2023	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0403/2023	21/11/2023	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE759.693	09/02/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0192/2024	10/04/2024	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	EP(2024)000911	12/02/2024	
Projet d'acte final	00029/2024/LEX	14/05/2024	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0088	14/02/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0100	15/02/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0088	15/02/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0089	15/02/2023	

Document de suivi	COM(2024)0313	26/07/2024	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)377	29/07/2024	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Avis motivé	IT_SENATE	PE749.881	12/07/2023	
Avis motivé	IT_CHAMBER	PE749.879	20/07/2023	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0325/2023	12/07/2023	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlement européen	Briefing	12/12/2023
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/03/2024	Volkswagen Aktiengesellschaft
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/02/2024	Verband der Automobilindustrie Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	21/02/2024	Robert Bosch GmbH
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/02/2024	Q1 Energie AG
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/02/2024	Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/02/2024	Verband der Automobilindustrie
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/02/2024	Cryoshelter BioLNG GmbH
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/02/2024	Volkswagen Aktiengesellschaft
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	17/01/2024	ExxonMobil Petroleum & Chemical

GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	15/01/2024	Cyroshelter BioLNG GmbH
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	22/11/2023	Metsätrans-Lehti Oy
EICKHOUT Bas	Rapporteur(e)	ENVI	08/11/2023	VDA
VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	18/10/2023	IVECO GROUP N.V.
VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	03/10/2023	Neste Oyj
VILLUMSEN Nikolaj	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/09/2023	AECC
VILLUMSEN Nikolaj	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	21/09/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	14/09/2023	Mazda Motor Logistics Europe N.V. (MLE)
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	TRAN	13/09/2023	FuelsEurope
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/09/2023	FuelsEurope
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/09/2023	IVECO GROUP N.V. (IVECO GROUP)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/09/2023	Gas Distributors for Sustainability (GD4S)
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	TRAN	01/09/2023	Czech Automotive Industry Association
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	30/08/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	18/07/2023	Neste Oyj
SARDONE Silvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	11/07/2023	Eni S.p.A.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	04/07/2023	Verband der Automobilindustrie (VDA)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	04/07/2023	Transdev Group
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	04/07/2023	Volkswagen Aktiengesellschaft (VOLKSWAGEN AG)
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	04/07/2023	DG CLIMA
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/06/2023	Tesla
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/06/2023	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)
FIOCCHI Pietro	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/06/2023	ENI
FIOCCHI Pietro	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	27/06/2023	Volta Trucks
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	TRAN	27/06/2023	Climate Group (UK registered name: The Climate Change Organisation) 166412520967-61
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/06/2023	Rådet for Grøn Omstilling Volvo AB
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	20/06/2023	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/06/2023	Fuels Europe

VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	12/06/2023	Transport & Environment
AMERIKS Andris	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	08/06/2023	European Automobile Manufacturers Association
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	07/06/2023	European Clean Trucking Alliance
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	01/06/2023	Volvo Car Corporation AB
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/06/2023	International Transport Danmark
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	31/05/2023	Norwegian Minister of Transport
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	30/05/2023	Rådet for Grøn Omstilling
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	30/05/2023	IVECO GROUP N.V.
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	25/05/2023	Kuntaliitto
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	25/05/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	23/05/2023	Breakthrough Energy Europe
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	23/05/2023	TotalEnergies SE
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	23/05/2023	Publyon OG Clean Fuels
AMERIKS Andris	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	23/05/2023	Scania AB (publ)
AMERIKS Andris	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	22/05/2023	Daimler Truck AG
SARDONE Silvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	16/05/2023	IVECO GROUP N.V.
VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	10/05/2023	Neste Oyj
AMERIKS Andris	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	10/05/2023	IVECO GROUP N.V.
AMERIKS Andris	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	09/05/2023	Neste Oyj
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	09/05/2023	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry
VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	08/05/2023	Autoalan Keskusliitto ry
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	08/05/2023	Liikenne- ja viestintäministeriö
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	08/05/2023	Finnish Transport and Logistics SKAL
KUMPULA-NATRI Miapetra	Rapporteur(e) pour avis	ITRE	08/05/2023	Helsingin seudun liikenne
SCHALDEMOSE Christel	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2023	California Air Resources Board
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2023	California Air Resources Board
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2023	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU

GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/04/2023	FuelsEurope
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/04/2023	ENI
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/04/2023	European Automobile Manufacturers Association
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/04/2023	FuelsEurope
FIOCCHI Pietro	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	18/04/2023	ACEA
FIOCCHI Pietro	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	18/04/2023	Advanced Biofuels Coalition
VIRKKUNEN Henna	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	17/04/2023	FinMobility ry
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	14/04/2023	Verband der Automobilindustrie Krone Gruppe
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/04/2023	Ballard Power Systems Europe A/S
RASMUSSEN Bergur Løkke	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/04/2023	E-MOBILITY EUROPE
FIOCCHI Pietro	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	29/03/2023	DENSO

Autres membres

Transparence		
Nom	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
GLÜCK Andreas	15/03/2024	ExxonMobil Petroleum & Chemical
ZANNI Marco	13/03/2024	Eni S.p.A.
GLÜCK Andreas	19/01/2024	eFuel Alliance
BRESSO Mercedes	17/01/2024	ExxonMobil Petroleum & Chemical
GLÜCK Andreas	17/01/2024	TotalEnergies SE
TOIA Patrizia	16/01/2024	ExxonMobil Petroleum & Chemical
BEGHIN Tiziana	21/11/2023	Eni S.p.A. IVECO GROUP N.V.
GUALMINI Elisabetta	21/11/2023	Eni S.p.A. IVECO GROUP N.V. NOVE
ZORRINHO Carlos	16/11/2023	Gasnam
GLÜCK Andreas	16/11/2023	NOVE
WÖLKEN Tiemo	16/11/2023	Avanca Energy
GLUCKSMANN Raphaël	14/11/2023	Transport et Environnement
FERBER Markus	13/11/2023	Verband der Deutsche Biokraftstoffindustrie
GLÜCK Andreas	13/11/2023	Neste Oyj
LINS Norbert	08/11/2023	Daimler Truck AG
FERBER Markus	08/11/2023	Daimler Buses
LIESE Peter	08/11/2023	Daimler Truck AG

ARIMONT Pascal	07/11/2023	MAHLE International GmbH
ECKE Matthias	07/11/2023	MAHLE International GmbH
FERBER Markus	07/11/2023	MAN
WÖLKEN Tiemo	07/11/2023	MAHLE International GmbH
GEIER Jens	24/10/2023	MAHLE International GmbH
BENIFEI Brando	17/10/2023	IVECO GROUP N.V. ENI
GRUDLER Christophe	17/10/2023	Gaz Réseau Distribution France
TORVALDS Nils	12/10/2023	Green Transition Denmark
BALT Marek Paweł	12/09/2023	ExxonMobil Petroleum & Chemical
THALER Barbara	08/09/2023	Wirtschaftskammer Österreich
BALT Marek Paweł	07/09/2023	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
KOHUT Łukasz	07/09/2023	Electric Vehicles Promotion Foundation
RADTKE Dennis	13/07/2023	German Association of the Automotive Industry (VDA)
WÖLKEN Tiemo	13/07/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
WÖLKEN Tiemo	07/07/2023	Scania AB (publ)
BENIFEI Brando	22/06/2023	IVECO GROUP N.V.
DANTI Nicola	15/06/2023	IVECO GROUP N.V.
DANTI Nicola	13/06/2023	Eni S.p.A.
WÖLKEN Tiemo	26/05/2023	Verband der Automobilindustrie Fahrzeugwerk Bernhard Krone GmbH & Co. KG
THALER Barbara	05/04/2023	Lindner Traktoren
VITANOV Petar	21/03/2023	Skill Set Technology & Strategy Services Limited Eurohold Bulgaria
VAN BREMPT Kathleen	31/01/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)

Acte final

Règlement 2024/1610
JO OJ L 06.06.2024 — Résumé

Rectificatif à l'acte final 32024R1610R(03)
JO OJ L 07.11.2025

Rectificatif à l'acte final 32024R1610R(01)
JO OJ L 29.10.2024

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

2023/0042(COD) - 30/10/2023 - 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 modifiant le règlement (UE) 2019/142 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Définitions

Le rapport inclut la définition de «camion combiné extra-lourd» ou «camion EHC », c'est-à-dire un véhicule de catégorie N3 pouvant être utilisé dans un ensemble de véhicules (d'une masse maximale admissible supérieure à 60 tonnes).

Un objectif global plus strict pour 2035

Les députés ont demandé des **objectifs stricts de réduction des émissions de CO2** pour les camions moyens et lourds, y compris les véhicules professionnels (tels que les camions à ordures, les bennes ou les bétonnières) et les autobus. Ces objectifs seraient fixés à **44%** pour la période 2030-2034, à **70%** pour 2035-2039 (contre 65% proposés par la Commission) et à **90%** à partir de 2040.

Exclusions

Tout en convenant que tous les nouveaux **autobus urbains** immatriculés devraient être des véhicules à zéro émission à partir de 2030, les députés ont ajouté la possibilité pour les États membres de demander une exemption temporaire (jusqu'en 2035) pour les autobus urbains alimentés au biométhane, sous des conditions strictes liées à la présence d'infrastructures de ravitaillement et à l'origine du carburant.

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.

Le forum permettra une consultation pour s'assurer que l'infrastructure de recharge est disponible et accessible à un coût abordable. Il permettra également un dialogue constructif en vue de la révision du règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs en 2026, afin d'aligner les objectifs dudit règlement sur les nouvelles normes de réduction des émissions de CO2 pour les poids lourds.

Révision

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.

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

2023/0042(COD) - 06/06/2024 - Acte final

OBJECTIF : approuver des normes plus strictes en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/1610 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'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956.

CONTENU : le règlement fixe, pour les **véhicules utilitaires lourds neufs**, des normes de performance en matière d'émissions de CO2. Ces normes contribuent à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union et des objectifs intermédiaires de l'Union en matière de climat, les objectifs des États membres en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre et les objectifs de l'accord de Paris, ainsi qu'à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

Les règles actualisées permettront de réduire davantage les émissions de CO2 dans le secteur du transport routier et fixent de nouveaux objectifs pour 2030, 2035 et 2040.

Le règlement établit également des exigences relatives à la déclaration des émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Élargissement du champ d'application

En vertu des règles révisées, le champ d'application du règlement existant est élargi afin de soumettre à des objectifs de réduction des émissions presque tous les nouveaux véhicules lourds ayant des émissions de CO2 certifiées, y compris les petits camions, les autobus urbains, les autocars et les remorques. En outre, le texte ajoute dans les définitions un sous-groupe de véhicules pour inclure les camions combinés extra-lourds (EHC).

Objectifs de réduction des émissions de CO2

Les émissions de CO des gros camions (y compris les véhicules professionnels, comme les camions à ordures, les camions à benne et les bétonnières) et des bus devront être réduites de **15%** pour la période 2025 à 2029, de **45%** pour la période 2030-2034, de **65%** pour 2035-2039 et enfin de **90%** à partir de 2040.

Ces objectifs s'appliqueront aux camions moyens, aux camions lourds de plus de 7,5 tonnes et aux autocars, ainsi qu'aux véhicules professionnels correspondants à partir de 2035.

Des objectifs de réduction des émissions sont également fixés pour les remorques (7,5%) et les semi-remorques (10%) à partir de 2040.

Une **dérogation** aux objectifs de réduction du CO fixés dans le règlement s'appliquera aux petits constructeurs ainsi qu'aux véhicules utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public ou les services d'urgence médicale. Les véhicules utilitaires lourds immatriculés pour être utilisés par les forces armées ne sont pas soumis aux exigences du présent règlement si un État membre décide de ne pas les déclarer.

Pour les besoins du calcul des émissions de CO2 spécifiques moyennes des constructeurs, des véhicules utilitaires lourds individuels pourront être transférés entre constructeurs, pour autant que les certaines conditions soient remplies.

Autobus urbains

Les nouvelles règles introduisent un objectif de **100% de nouveaux autobus urbains zéro-émission d'ici à 2035**, tout en fixant un objectif intermédiaire de 90% pour cette catégorie d'ici à 2030. Les autobus interurbains seront exemptés de cet objectif, car ils seront considérés comme des autocars aux fins de la mesure de la réduction des émissions.

Des dispositions sont introduites en vue de garantir des chaînes d'approvisionnement durables et résilientes pour les autobus urbains au moyen de procédures de marchés publics. Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices sont encouragés à utiliser un critère de durabilité environnementale en tant que critère d'attribution ou en tant que spécification technique dans le cadre de leurs procédures de passation de marchés publics relevant du présent règlement.

Soutien de la transition vers des véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union

La Commission devra présenter :

- au plus tard le **30 juin 2025**, un rapport qui détermine s'il est nécessaire de promouvoir l'adoption sur le marché de l'Union de véhicules utilitaires lourds qui sont convertis en véhicules utilitaires lourds à émission nulle, y compris au moyen de règles harmonisées;

- au plus tard le **30 juin 2027**, un rapport qui comporte une analyse des besoins potentiels en matière d'initiatives visant à accroître la part des véhicules utilitaires lourds à moteur à émission nulle détenus ou loués par les exploitants de flottes de grande taille, et de l'incidence de telles initiatives.

Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds

La Commission devra tenir un registre central où sont rassemblées les données relatives aux véhicules utilitaires lourds qui sont communiquées conformément au règlement. Le registre central sera mis à la disposition du public.

La Commission surveillera, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) no 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

Réexamen

La Commission réexaminera l'efficacité et l'impact du règlement modifié en 2027 et présentera un rapport au Parlement européen et du Conseil.

Dans ce rapport, la Commission évaluera en particulier:

- le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les États membres;

- les progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures publiques et privées de rechargement et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les véhicules utilitaires lourds relevant du présent règlement;

- l'incidence sur l'emploi, en particulier sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME);

- la possibilité d'élaborer une méthode commune au niveau de l'Union pour l'évaluation et la communication harmonisée des données relatives aux **émissions de CO2 tout au long du cycle de vie** des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 26.6.2024.

APPLICATION : à partir du 1.7.2024.

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.

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

2023/0042(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 341 voix pour, 268 contre et 14 abstentions, une résolution législative sur 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 CO pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectif

Le règlement tel que modifié fixe, pour les véhicules utilitaires lourds neufs, des **normes de performance en matière d’émissions de CO**. Ces normes contribueront à la réalisation de l’objectif de neutralité climatique de l’Union et des objectifs intermédiaires de l’Union en matière de climat, tels qu’ils sont établis dans la loi européenne sur le climat, des objectifs des États membres en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, tels qu’ils sont établis dans le règlement (UE) 2023/857 du Parlement européen et du Conseil et des objectifs de l’accord de Paris, ainsi qu’à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

Définitions

Le texte amendé modifie la définition de «**véhicule utilitaire lourd à émission nulle**» en précisant qu’il s’agit d’un véhicule utilitaire à moteur lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d’un moteur à combustion interne dont les émissions sont inférieures ou égales à 3g de CO/(tkm) ou 1g de CO/(pkm). En outre, il ajoute un sous-groupe de véhicules pour inclure les **camions combinés extra-lourds** (EHC).

Objectifs de réduction des émissions de CO

Les émissions de CO des gros camions (y compris les véhicules professionnels, comme les camions à ordures, les camions à benne et les bétonnières) et des bus devront être réduites de **15%** pour la période 2025 à 2029, de **45%** pour la période 2030-2034, de **65%** pour 2035-2039 et enfin de **90%** à partir de 2040.

Des objectifs de réduction des émissions sont également fixés pour les remorques (7,5%) et les semi-remorques (10%) à partir de 2040.

Une dérogation aux objectifs de réduction du CO fixés dans le règlement s'appliquera aux petits constructeurs ainsi qu’aux véhicules utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l’incendie ou de maintien de l’ordre public ou les services d’urgence médicale. Les véhicules utilitaires lourds immatriculés pour être utilisés par les forces armées ne sont pas soumis aux exigences du présent règlement si un État membre décide de ne pas les déclarer.

Autobus urbains

Pour les autobus urbains, les constructeurs devront respecter les parts minimales **de 90% et 100% à partir de 2040** de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans leur parc de véhicules utilitaires lourds neufs.

Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices devront fonder l’attribution des marchés publics de fournitures pour l’achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente d’autobus urbains neufs à émission nulle ainsi que des marchés publics de services ayant pour objet principal l’utilisation desdits autobus urbains sur l’offre économiquement la plus avantageuse, qui comprend le meilleur rapport qualité/prix.

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexaminera l'efficacité et l'impact du règlement, notamment en ce qui concerne l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, et soumettra au Parlement européen et au Conseil.

Dans ce rapport, la Commission évaluera entre autres:

- le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les États membres;

- les progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures publiques et privées de rechargement et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les véhicules utilitaires lourds relevant du présent règlement;

- l'incidence sur l'emploi, en particulier sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME), l'efficacité des mesures de soutien à la reconversion et au perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre, et l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émission nulle;

- si la poursuite de l'exemption des constructeurs produisant peu de véhicules est toujours justifiée;

- l'incidence de l'établissement de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle neufs mis sur le marché de l'Union;

- s'il convient d'appliquer les règles aux petits camions;

- le rôle d'un facteur de correction du carbone dans la transition vers une mobilité à émission nulle dans le secteur des véhicules utilitaires lourds;

- le rôle d'une méthode d'immatriculation des véhicules utilitaires lourds alimentés exclusivement par des carburants neutres en CO2, dans le respect du droit de l'Union et de l'objectif de neutralité climatique de l'Union;

- si la création de nouveaux sous-groupes de véhicules pour les camions EHC a entraîné une augmentation indue de la puissance nominale du moteur;

- la possibilité d'élaborer une méthode commune au niveau de l'Union pour l'évaluation et la communication harmonisée des données relatives aux émissions de CO2 tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union.

Ce rapport sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement.

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présentera un rapport contenant une analyse complète de la nécessité d'encourager davantage l' adoption de biocarburants avancés, de biogaz et de carburants renouvelables d'origine non biologique dans le secteur des véhicules utilitaires lourds et le cadre approprié de mesures, y compris des incitations financières, pour parvenir à ce déploiement. Sur la base de cette analyse, la Commission présente, le cas échéant, des propositions législatives supplémentaires ou formulera des recommandations à l'intention des États membres.

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 réévaluera 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.