

# Véhicules utilitaires lourds neufs: normes applicables aux émissions de CO<sub>2</sub>

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

**OBJECTIF** : établir des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds. Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds utilitaires, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> dans l'UE et 27 % de l'ensemble des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.**