

# Renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 induite 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 CO<sub>2</sub> 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.