

AMENDEMENTS 001-073

déposés par la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapport**Bas Eickhout****A8-0354/2018**

Normes applicables aux émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds neufs

Proposition de règlement (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Amendement 1**Proposition de règlement****Considérant 1***Texte proposé par la Commission*

(1) *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.*

Amendement

(1) *Afin de respecter les engagements pris par l'Union lors de la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), la décarbonisation du secteur des transports doit être accélérée et les émissions de gaz à effet de serre des transports devront tendre résolument vers un taux zéro d'ici à 2050. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports, qui portent atteinte à la santé publique par le décès prématuré de plus de 400 000 citoyens européens par an et polluent l'environnement. Cela nécessite de procéder à une nouvelle réduction des émissions provenant des moteurs à combustion classiques après 2020, et de déployer des véhicules lourds à émission*

nulle ou faibles, qui devront être développés, produits et commercialisés de façon à représenter une part importante du marché de l'Union d'ici à 2030.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Le déploiement de véhicules lourds à émission nulle devrait contribuer à résoudre les principaux problèmes de mobilité urbaine. Il est essentiel que les constructeurs promeuvent ces véhicules non seulement pour réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports routiers mais aussi pour réduire efficacement la pollution atmosphérique et sonore dans les villes et les zones urbaines.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) À la suite de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux trains de mesures sur la mobilité, en mai¹⁹ et en novembre 2017²⁰. Ces trains de mesures définissent un programme positif réalisant la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et assurant une transition sans heurts vers une mobilité *propre*, compétitive et connectée pour tous.

(2) À la suite de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux trains de mesures sur la mobilité, en mai¹⁹ et en novembre 2017²⁰. Ces trains de mesures définissent un programme positif réalisant la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et assurant une transition sans heurts vers une mobilité *à émission nulle*, compétitive et connectée pour tous.

¹⁹ L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous (COM(2017) 283 final).

²⁰ Réaliser les objectifs en matière de

¹⁹ L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous (COM(2017) 0283 final).

²⁰ Réaliser les objectifs en matière de

mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs, COM(2017) 675 final.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Le présent règlement fait partie du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement», qui traduit la nouvelle stratégie en matière de politique industrielle de septembre 2017²¹, et a pour objet de compléter le processus visant à permettre à l'Union de glaner pleinement les bénéfices de la modernisation et de la décarbonisation de la mobilité. 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. Cela nécessitera l'engagement entier de l'Union, des États membres et des parties intéressées, notamment en accentuant les efforts*** visant à réduire les émissions de CO₂ et la pollution de l'air.

²¹ Investir dans une industrie intelligente, innovante et durable – Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE, COM(2017) 0479 final.

mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs, COM(2017) 0675 final.

Amendement

(3) Le présent règlement fait partie du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement», qui traduit la nouvelle stratégie en matière de politique industrielle de septembre 2017²¹, et a pour objet de compléter le processus visant à permettre à l'Union de glaner pleinement les bénéfices de la modernisation et de la décarbonisation de la mobilité. L'objectif du train de mesures est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive ***et les emplois européens plus sûrs ainsi que de faire en sorte que le secteur tende résolument vers un taux d'émissions nul d'ici au milieu du siècle et soit parfaitement conforme à l'accord de Paris. Pour trouver un bon équilibre entre le redoublement des efforts*** visant à réduire les émissions de CO₂ et la pollution de l'air, ***la stimulation des innovations dans l'industrie automobile de l'Union et l'accroissement de la compétitivité de l'Union, l'engagement entier de l'Union, des États membres et des parties intéressées est nécessaire.***

²¹ Investir dans une industrie intelligente, innovante et durable – Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE, COM(2017) 0479 final.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Le présent règlement définit, parallèlement **aux normes d'émission de CO₂ applicables aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers**²², une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins **40 %** des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, **tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la réunion du Conseil Environnement, le 6 mars 2015.**

²² Règlement (UE) n° .../... du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (JO L ... du ... , p.).

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) Le présent règlement définit, parallèlement **au règlement (UE) .../...²² du Parlement européen et du Conseil**, une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins **55 %** des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, **objectif devant être conforme à l'accord de Paris.**

²² Règlement (UE) n° .../... du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (JO L ... du ... , p.).

(4 bis) Des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de nouveaux véhicules lourds devraient donc être fixés

pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de l'Union à l'horizon 2030 et au-delà. Cette approche graduelle indique clairement à l'industrie, dès à présent, qu'il ne faut pas retarder la mise sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. **La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable** et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

Amendement

(5) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. **Le transport routier a été responsable de 25 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union en 2016**, et ses émissions **se sont accrues pour la troisième année consécutive et** restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Compte tenu de l'augmentation de la proportion d'émissions des véhicules lourds, estimée à environ 9 %, et de l'absence actuelle

d'exigences visant à réduire les émissions de CO₂ de ces véhicules, il est nécessaire de prendre des mesures spécifiques pour cette catégorie de véhicules.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Afin de réaliser pleinement le potentiel d'efficacité énergétique et d'assurer que le secteur du transport routier dans son ensemble contribue aux réductions convenues des émissions de gaz à effet de serre, il est approprié de compléter les normes d'émission de CO₂ déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds. Ces normes seront un moteur pour l'innovation dans des technologies efficaces sur le plan énergétique, contribuant au renforcement de la supériorité technologique des constructeurs et des équipementiers de l'Union.

Amendement

(9) Afin de réaliser pleinement le potentiel d'efficacité énergétique et d'assurer que le secteur du transport routier dans son ensemble contribue aux réductions convenues des émissions de gaz à effet de serre, il est approprié de compléter les normes d'émission de CO₂ déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds. Ces normes seront un moteur pour l'innovation dans des technologies efficaces sur le plan énergétique, contribuant au renforcement de la supériorité technologique des constructeurs et des équipementiers de l'Union *ainsi qu'à la sécurisation à long terme des emplois hautement qualifiés.*

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Étant donné que le changement climatique est un problème transfrontière et qu'il est nécessaire de préserver le bon fonctionnement aussi bien du marché unique des services de transport routier que de celui de la construction de véhicules lourds, il est approprié de fixer des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules

Amendement

(10) Étant donné que le changement climatique est un problème transfrontière et qu'il est nécessaire de préserver le bon fonctionnement aussi bien du marché unique des services de transport routier que de celui de la construction de véhicules lourds, *et d'éviter toute fragmentation du marché*, il est approprié de fixer des

lourds au niveau de l'Union. Ces normes devraient être conçues de façon à ne pas porter atteinte à la législation sur la concurrence.

normes d'émission de CO2 pour les véhicules lourds au niveau de l'Union. Ces normes devraient être conçues de façon à ne pas porter atteinte à la législation sur la concurrence.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Les camions pourraient économiser jusqu'à 18 % de carburant en utilisant des technologies déjà disponibles, ce qui représenterait pour les transporteurs une économie de 5 700 EUR par an. Ces technologies ne sont déployées que sur quelque 15 % des nouveaux camions, essentiellement parce que les fabricants ne proposent beaucoup d'entre elles qu'à titres d'options coûteuses.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle d'ici le milieu du siècle nécessite des changements dans l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, tenant compte des citoyens et des régions de tous les États membres qui pourraient en ressentir des effets néfastes. Il est important d'envisager l'impact social de la transition et d'anticiper les implications en matière d'emploi. Il est donc primordial que les mesures actuelles soient assorties de programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la requalification, le

perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que d'initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées, en dialogue étroit avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) Les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant doivent être mises en place rapidement afin de donner confiance aux consommateurs de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, et différents instruments de soutien au niveau de l'Union et des États membres doivent fonctionner efficacement ensemble en mobilisant des investissements publics et privés importants.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 12 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quater) La stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions souligne l'importance de veiller à ce que l'électricité générée pour les véhicules électriques provienne de sources d'énergie durables, ainsi que de lancer dans les plus brefs délais au niveau de l'Union une initiative à long terme en faveur des batteries de future génération. Pour atteindre ces objectifs, il faudra développer les financements au profit de la recherche technologique dans les domaines de la production, de la gestion et de l'élimination des batteries des

moteurs électriques afin que ces derniers continuent de gagner en durabilité environnementale.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 12 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 quinquies) La plupart des transporteurs de fret de l'Union sont des petites et moyennes entreprises dont l'accès au financement est limité. Les solutions futures doivent donc être équilibrées et économiquement efficaces. Il est essentiel de disposer d'une solide structure d'incitation pour encourager l'utilisation de véhicules plus économes en carburant, ainsi que la mise à disposition de mécanismes de financement de l'Union.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13) Compte tenu de l'innovation et de la mise en œuvre de nouvelles technologies améliorant l'efficacité énergétique des véhicules lourds, l'outil de simulation VECTO ainsi que le règlement (UE) 2017/2400 seront actualisés de façon continue et immédiate.

(13) Compte tenu de l'innovation et de la mise en œuvre de nouvelles technologies améliorant l'efficacité énergétique des véhicules lourds, *ainsi que de l'évolution de la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO2 déterminées en vertu du règlement (UE) 2017/2400*, l'outil de simulation VECTO ainsi que le règlement (UE) 2017/2400 seront actualisés de façon continue et immédiate, *et devront bénéficier d'un budget suffisant. Compte tenu du rôle potentiel de ces nouvelles technologies sur la réduction des émissions de CO2 issues des transports, le réexamen de 2022 devrait tenir pleinement compte de l'évolution de l'outil de simulation VECTO.*

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Les données sur les émissions de CO₂ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) **n°.../2018** du Parlement européen et du Conseil²⁵. Ces données devraient former la base à partir de laquelle seront déterminés les objectifs de réduction à atteindre par les quatre groupes des véhicules lourds dont les émissions sont les plus importantes dans l'Union ainsi que les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur pour une année civile donnée.

²⁵ Règlement (UE) **n°.../2018** du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et à la communication des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds, JO L ... du ...

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO₂ moyennes des mêmes véhicules en 2019, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà

Amendement

(14) Les données sur les émissions de CO₂ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) **2018/956** du Parlement européen et du Conseil²⁵. Ces données devraient former la base à partir de laquelle seront déterminés les objectifs de réduction à atteindre par les quatre groupes des véhicules lourds dont les émissions sont les plus importantes dans l'Union ainsi que les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur pour une année civile donnée.

(Cette modification s'applique à l'ensemble du texte législatif à l'examen; son adoption impose des adaptations techniques dans tout le texte.)

²⁵ Règlement (UE) **2018/956** du Parlement européen et du Conseil **du 28 juin 2018** relatif à la surveillance et à la communication des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

Amendement

(15) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO₂ moyennes des mêmes véhicules en 2019, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà

disponibles pour les véhicules conventionnels. *L'objectif pour 2030 devrait être considéré comme un objectif souhaitable et l'objectif définitif ne devrait être déterminé qu'à la suite d'un réexamen effectué en 2022 car il y a davantage d'incertitudes en ce qui concerne l'adoption de technologies plus avancées qui ne sont pas encore disponibles.*

disponibles pour les véhicules conventionnels. *Un objectif de réduction devrait également être fixé pour 2030, à la suite d'un réexamen effectué en 2022, qui ne soit pas inférieur aux ambitions du présent règlement et tienne compte du fait qu'il y a davantage d'incertitudes en ce qui concerne l'adoption de technologies plus avancées qui ne sont pas encore disponibles.*

Amendement 19

Proposition de règlement Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de remplacement disponible du gazole pour les véhicules lourds. Le déploiement de technologies basées sur le GNL actuelles et à l'avenir, plus innovantes contribuera à la réalisation des objectifs en matière d'émission de CO₂ à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO₂ plus faibles par rapport aux véhicules diesel. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des véhicules fonctionnant au GNL est déjà entièrement reflété dans l'outil VECTO. De plus, les technologies actuelles basées sur le GNL assurent un faible niveau d'émissions de polluants atmosphériques tels que les NO_x et les matières particulaires. Une infrastructure minimale suffisante d'approvisionnement en carburant est également en place et devrait être développée en tant qu'élément de cadres stratégiques nationaux pour l'infrastructure d'approvisionnement en carburants alternatifs.

Amendement

(16) Il convient que les cadres d'action nationaux pour les carburants alternatifs prévoient le déploiement d'infrastructures d'approvisionnement et de rechargement suffisantes, efficaces, neutre sur le plan technologique et répondant aux ambitions affichées dans le présent règlement.

Justification

Il est essentiel de répondre aux ambitions du présent règlement afin d'assurer la sécurité des investissements des fournisseurs d'infrastructures et de garantir que le déploiement

d'infrastructures neutres sur le plan technologique soit suffisant

Amendement 20

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) *S'agissant des véhicules professionnels et de ceux des catégories M2 et M3, la Commission devrait préciser dans les meilleurs délais les critères techniques permettant de déterminer la destination professionnelle d'un véhicule et de définir les autobus couverts par le règlement.*

Amendement 21

Proposition de règlement
Considérant 17 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 ter) *Un mécanisme de validation pour le niveau de référence de 2019 devrait être mis au point afin de garantir l'exactitude et les avantages du présent règlement.*

Amendement 22

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) *Afin d'introduire de la flexibilité dans le mécanisme d'incitation à la mise au point de véhicules lourds à émission nulle, il convient que les constructeurs liés puissent constituer un groupement sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais devraient être*

reconductibles. La Commission devrait être habilitée à établir des règles et des conditions détaillées pour permettre aux constructeurs liés de constituer un groupement sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, conformément au droit de la concurrence de l'Union.

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Contrairement aux voitures particulières et aux camionnettes, des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions ne sont pas encore disponibles sur le marché, excepté dans le cas des autobus. Un mécanisme spécial, sous la forme de bonifications, devrait donc être introduit pour faciliter une transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle. Cela fournira des incitations à développer et déployer sur le marché de l'Union des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions qui complèteraient les instruments agissant sur la demande, notamment la directive sur les véhicules propres 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil²⁶.

²⁶ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, telle que modifiée par la directive ... / ... /UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

Amendement

(21) 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 lourds à émission nulle ou à faibles émissions qui complèteraient les instruments agissant sur la demande, notamment la directive sur les véhicules propres 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil²⁶, il convient de fixer une valeur de référence pour la proportion de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc d'un constructeur pour 2025 et 2030.

²⁶ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, telle que modifiée par la directive ... / ... /UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

Amendement 24

Proposition de règlement Considérant 21 bis (nouveau)

(21 bis) La part minimale de véhicules à émission nulle et à faibles émissions devrait être déterminée de façon à garantir une sécurité des investissements pour les fournisseurs et les constructeurs d'infrastructures de charge afin de promouvoir le déploiement rapide sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, tout en permettant aux constructeurs de disposer d'une certaine flexibilité pour décider de leur calendrier d'investissement. Il convient d'introduire un mécanisme afin d'inciter les constructeurs à mettre sur le marché de l'Union des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dès que possible.

Amendement 25

Proposition de règlement Considérant 22

(22) Afin de calculer les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, tous les véhicules à émission nulle ou à faibles émissions devraient par conséquent faire l'objet d'un comptage multiple. Le niveau des incitations devrait varier en fonction des émissions de CO₂ réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les économies résultantes devraient être soumises à un plafond.

(22) Pour calculer l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur, il convient de tenir compte de ses performances par rapport à la valeur de référence de 2025 et 2030 en matière de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions. Afin d'encourager le développement et le déploiement de ces véhicules tout en évitant un affaiblissement des objectifs environnementaux et de l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels, les ajustements qui en résultent devraient être soumis à un plafond.

Amendement 26

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Dans la conception du mécanisme d'incitation au déploiement de véhicules lourds à émission nulle, il convient d'inclure les petits camions, les **autobus et les autocars**, qui ne sont pas soumis à des objectifs d'émission de CO₂ au titre du présent règlement. Ces véhicules présentent également des avantages non négligeables en termes de contribution à la résolution des problèmes de pollution atmosphérique dans les villes. **Il convient toutefois d'observer que des autobus à faibles émissions sont déjà sur le marché et font l'objet de mesures d'incitation agissant sur la demande, notamment dans le cadre de marchés publics. Afin d'assurer que les mesures d'incitation assurent un juste équilibre entre les différents types de véhicules, les économies résultant des petits camions, des autobus et des autocars à émission nulle devraient donc également faire l'objet d'un plafond.**

Amendement 27

Proposition de règlement Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24) Dans la conception du mécanisme d'incitation au déploiement de véhicules lourds à émission nulle, il convient d'inclure les petits camions **et les autres catégories de véhicules lourds** qui ne sont pas **encore** soumis à des objectifs d'émission de CO₂ au titre du présent règlement. Ces véhicules présentent également des avantages non négligeables en termes de contribution à la résolution des problèmes de pollution atmosphérique dans les villes.

(24 bis) Des autobus à émission nulle étant déjà sur le marché et faisant l'objet de mesures d'incitation agissant sur la demande, notamment dans le cadre de marchés publics, il convient de fixer des objectifs contraignants de 50 % d'autobus à émission nulle en 2025 et 75 % en 2030 dans le parc de nouveaux bus urbains d'un constructeur, afin de veiller à un niveau d'offre approprié de tels véhicules

Amendement 28

Proposition de règlement Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) La Commission devrait imposer une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, lorsque les émissions d'un constructeur sont trop élevées, en tenant compte des crédits et dettes d'émission. Afin d'inciter suffisamment les constructeurs à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds, la prime **devrait dépasser les** coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs. La prime **devrait** être **considérée** comme **une recette** pour le budget général de l'Union. La méthodologie pour la collecte des primes devrait être déterminée au moyen d'un acte d'exécution, en prenant en compte la méthodologie adoptée conformément au règlement (CE) n° 443/2009.

Amendement

(29) La Commission devrait imposer une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, lorsque les émissions d'un constructeur sont trop élevées, en tenant compte des crédits et dettes d'émission. Afin d'inciter suffisamment les constructeurs à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds, **il est important que** la prime **soit toujours supérieure aux** coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs. **Les sommes perçues au titre de la prime sur les émissions excédentaires devraient être considérées** comme **des recettes** pour le budget général de l'Union. **Ces sommes devraient être utilisées pour soutenir, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes, la juste transition du secteur automobile vers une mobilité à émission nulle ainsi que des solutions innovantes qui incitent au déploiement rapide de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions.** La méthodologie pour la collecte des primes devrait être déterminée au moyen d'un acte d'exécution, en prenant en compte la méthodologie adoptée conformément au règlement (CE) n° 443/2009 **du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}.**

^{1 bis} **Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

Amendement 29

Proposition de règlement

Considérant 30

Texte proposé par la Commission

(30) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement. L'obligation faite aux constructeurs de livrer des données précises conformément au règlement (UE) n°.../2018 **[surveillance et communication relatives aux véhicules lourds]** et les amendes administratives qui pourraient être imposées en cas de non-respect de cette obligation contribuent à assurer la robustesse des données utilisées pour contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement.

Amendement

(30) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement. L'obligation faite aux constructeurs de livrer des données précises conformément au règlement (UE) n° 2018/956 et les amendes administratives qui pourraient être imposées en cas de non-respect de cette obligation contribuent à assurer la robustesse des données utilisées pour contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement. ***Il est dans l'intérêt des consommateurs et du grand public de savoir quels constructeurs respectent ou non les nouvelles normes d'émissions.***

Amendement 30

Proposition de règlement

Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO₂ conformément au présent règlement que les émissions de CO₂ des véhicules lourds en cours d'utilisation correspondent aux valeurs déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, toute non-conformité systématique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO₂ des

Amendement

(31) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO₂ conformément au présent règlement que les émissions de CO₂ des véhicules lourds en cours d'utilisation ***et en circulation*** correspondent aux valeurs déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, toute non-conformité systématique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de

véhicules lourds en cours d'utilisation.

CO₂ des véhicules lourds en cours d'utilisation *et en circulation. Il convient également d'introduire des essais de véhicules en cours d'utilisation et en circulation par des tiers indépendants.*

Amendement 31

Proposition de règlement Considérant 33

Texte proposé par la Commission

(33) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO₂. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)²⁷ en ce qui concerne les véhicules légers, il est également approprié, dans le cas des véhicules lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) n° 2017/2400. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations.

Amendement

(33) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO₂. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)²⁷ en ce qui concerne les véhicules légers, il est également approprié, dans le cas des véhicules lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) n° 2017/2400. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations. ***En cas d'écart significatif entre les valeurs d'émissions réelles et celles déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400, la Commission devrait être habilitée à adapter en conséquence les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur et, le cas échéant, les émissions de référence de CO₂ pour l'année 2019 utilisées aux fins du respect du présent règlement.***

²⁷ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles

²⁷ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles

de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

Amendement 32

Proposition de règlement Considérant 34 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(34 bis) Dans son rapport de 2022, la Commission devrait en outre 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.

Amendement 33

Proposition de règlement Considérant 36

Texte proposé par la Commission

Amendement

(36) Les compétences d'exécution relatives à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 3 et à l'article 12, paragraphe 2, devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁸.

(36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la détermination des moyens de perception des primes sur les émissions excédentaires, l'adoption de règles détaillées concernant les procédures de déclaration des écarts constatés en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules lourds en service, la publication des données, l'adoption de règles détaillées concernant les procédures de déclaration des données provenant des compteurs de consommation de carburant ainsi que l'établissement d'une méthode pour définir un ou plusieurs véhicules

*représentatifs d'un sous-groupe de véhicules. Ces compétences d'exécution devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil*²⁸.

²⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

²⁸ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Amendement 34

Proposition de règlement Considérant 37

Texte proposé par la Commission

(37) En vue de modifier **ou** de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre d'ajuster les émissions de CO₂ de référence **conformément à l'article 12, paragraphe 2**, et de modifier les annexes I et II en ce qui concerne certains paramètres techniques, y compris les pondérations des profils de missions, les charges utiles et les kilométrages annuels, ainsi que les facteurs d'ajustement de la charge utile. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»²⁹. En particulier, pour assurer **une participation** égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil **devraient recevoir** tous les

Amendement

(37) En vue de modifier **et** de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre **de préciser les critères techniques déterminant le caractère professionnel d'un véhicule et ceux définissant les autobus, de préciser les règles et les conditions détaillées permettant aux constructeurs liés de constituer un groupement, d'établir un programme annuel d'essais pour un échantillon représentatif de composants, d'unités et de systèmes**, d'ajuster les émissions de CO₂ de référence, **d'introduire un essai de contrôle de la conformité en service sur route** et de modifier les annexes I et II en ce qui concerne certains paramètres techniques, y compris les pondérations des profils de missions, les charges utiles et les kilométrages annuels, ainsi que les facteurs d'ajustement de la charge utile. Il importe particulièrement que la Commission

documents *en* même *temps* que les experts des États membres, et leurs experts *devraient avoir* systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission *travaillant à* la préparation des actes délégués.

procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»²⁹. En particulier, pour assurer *leur* égale *participation* à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil *reçoivent* tous les documents *au* même *moment* que les experts des États membres, et leurs experts *ont* systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission *traitant de* la préparation des actes délégués.

²⁹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

²⁹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Afin de contribuer à la réalisation l'objectif de l'Union de réduire, d'ici 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par l'article 2 du règlement (UE) n° 2018/... [*règlement sur la répartition de l'effort*], d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, le présent 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:

Amendement

Afin de contribuer à la réalisation l'objectif de l'Union de réduire, d'ici 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par l'article 2 du règlement (UE) 2018/842, d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement fixe des *exigences* 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:

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029, de **15 %**;

Amendement

a) du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029, de **20 %**;

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) à partir du 1^{er} janvier 2030, d'au moins **30 %**, sous réserve du réexamen visé à l'article 13.

Amendement

b) à partir du 1^{er} janvier 2030, d'au moins **35 %**, sous réserve du réexamen visé à l'article 13.

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Afin de veiller à une transition sans heurt vers une mobilité à émission nulle et de fournir des incitations au développement et au déploiement du marché et de l'infrastructure de l'Union pour les véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions, le présent règlement 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, conformément à l'article 5.

Les émissions spécifiques de CO₂ sont ajustées sur la base des performances par rapport à la valeur de référence, conformément au point 4 de l'annexe I.

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

En vue de garantir une offre suffisante d'autobus urbains à émission nulle compte tenu des mesures d'incitation agissant sur la demande, telles que les objectifs de marchés publics, le présent règlement fixe une part minimale contraignante d'autobus à émission nulle dans le parc de nouveaux autobus urbains d'un constructeur. Cette part est de:

a) 50 % du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029;

b) 75 % à partir du 1er janvier 2030.

Amendement 40

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le présent règlement s'applique aux nouveaux véhicules des catégories N2 et N3 qui répondent aux caractéristiques suivantes:

Le présent règlement s'applique ***dans un premier temps*** aux nouveaux véhicules des catégories N2 et N3 qui répondent aux caractéristiques suivantes:

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Il s'applique également, aux fins de l'article 5 et du point 2.3 de l'annexe I, aux véhicules ***des catégories M2 et M3, et aux véhicules*** de la catégorie N qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 et ne répondent pas aux caractéristiques mentionnés aux points a) à d).

Il s'applique également, aux fins de l'article ***1, paragraphe 2 bis, de l'article 5*** et du point 4 de l'annexe I, aux véhicules de la catégorie N qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 ***du Parlement européen et du Conseil¹ bis*** et ne répondent pas aux caractéristiques mentionnés aux points a) à d). ***En outre, il s'applique, aux fins de l'article 1er, deuxième alinéa ter, aux véhicules des catégories M2 et M3 qui répondent aux critères techniques mentionnés au paragraphe 2 bis du***

présent article.

Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

Amendement 42

Proposition de règlement Article 2 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. La Commission adopte, au plus tard le 1er juillet 2019, des actes délégués conformément à l'article 15 afin de compléter le présent règlement en précisant les critères techniques permettant de déterminer la destination professionnelle d'un véhicule et de définir les autobus urbains couverts par le règlement.

Amendement 43

Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de marchandises et pour lequel les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ont été déterminées, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, uniquement pour d'autres profils de missions que ceux définis au point 2.1 de l'annexe I du présent règlement;

h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de marchandises, *dont la destination professionnelle a été déterminée sur la base des critères techniques précisés conformément à l'article 2, paragraphe 2 bis*, et pour lequel les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ont été déterminées, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, uniquement pour d'autres profils de

missions que ceux définis au point 2.1 de l'annexe I du présent règlement;

Amendement 44

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point k

Texte proposé par la Commission

k) «véhicule à faibles émissions», un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd à émission nulle, dont les émissions de CO₂ spécifiques sont inférieures à **350 g/km, telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;**

Amendement

k) «véhicule à faibles émissions», un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd à émission nulle, dont les émissions de CO₂ spécifiques, **telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I,** sont inférieures à **50 % de la valeur des émissions de CO₂ de référence pour chaque sous-groupe déterminé conformément au point 3 de l'annexe I;**

Amendement 45

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point n bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

n bis) «autobus urbain», un véhicule de la catégorie M2 ou M3 destiné au transport de passagers, dont les critères techniques ont été précisés conformément à l'article 2, paragraphe 2 bis.

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 4 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) **le facteur d'émission nulle ou de faibles émissions déterminé conformément à l'article 5.**

Amendement

supprimé

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir de 2020 et pour chacune des années civiles suivantes, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 4, point b), pour l'année civile précédente.

À compter du 1er janvier 2025, la part spécifique de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une année civile est évaluée par rapport aux valeurs de référence suivantes:

à compter de 2025: 5 % au minimum;

à compter de 2030: 20 %, sous réserve du réexamen visé à l'article 13.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions prend en compte le nombre et les émissions de CO₂ des véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une année civile, y compris les véhicules à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, ainsi que les véhicules professionnels à émission nulle et à faibles émissions.

supprimé

Amendement 49

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions est calculé conformément au point 2.3 de l'annexe I.

supprimé

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Aux fins **du** paragraphe 1, **les** véhicules **lourds à émission nulle** et à **faibles émissions sont comptabilisés comme suit**:

- a) **un véhicule lourd à émission nulle est comptabilisé comme 2 véhicules;**
- b) **un véhicule lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à 2 véhicules en fonction de ses émissions de CO₂ spécifiques et du niveau d'émission seuil de 350 g de CO₂/km.**

Amendement 51

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

3. Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.

Amendement 52

**Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 1, point a), est fixée pour chaque constructeur

Amendement

Aux fins **de la réalisation des objectifs visés au** paragraphe 1, **le présent règlement s'applique également aux véhicules de la catégorie N qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 et ne répondent pas aux caractéristiques mentionnées aux points a) à d) de l'article 2, paragraphe 1, du présent règlement.**

Amendement

supprimé

Amendement

2. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 1, point a), est fixée pour chaque constructeur

conformément au point 5.1 de l'annexe I, sur la base d'une trajectoire linéaire entre les émissions de CO₂ de référence visées au deuxième alinéa de l'article 1er et l'objectif pour 2025 spécifié au point a) dudit article, et entre l'objectif pour 2025 et l'objectif pour 2030 spécifié au point b) dudit article.

conformément au point 5.1 de l'annexe I, sur la base d'une trajectoire linéaire entre les émissions de CO₂ de référence visées au deuxième alinéa **du paragraphe 1** de l'article 1er et l'objectif pour 2025 spécifié au point a) dudit article, et entre l'objectif pour 2025 et l'objectif pour 2030 spécifié au point b) dudit article.

Amendement 53

Proposition de règlement Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 7 bis

Groupement

1. Les constructeurs liés peuvent constituer un groupement afin de répondre à leurs obligations au titre de l'article 5.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 afin de compléter le présent règlement en vue d'établir des règles et des conditions détaillées permettant aux constructeurs liés de constituer un groupement sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire.

Amendement 54

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires conformément au paragraphe 2 pour une année civile donnée à partir de 2025, la Commission **lui** impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires calculée selon la formule suivante:

1. S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires conformément au paragraphe 2 pour une année civile donnée à partir de 2025, la Commission impose **au constructeur ou au gestionnaire du groupement, selon le cas**, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires calculée selon la formule suivante:

(Prime sur les émissions excédentaires) =
(Émissions excédentaires x
6 800 €/gCO₂/tkm)

(Prime sur les émissions excédentaires) =
(Émissions excédentaires x
6 800 €/gCO₂/tkm)

La Commission veille à ce que le niveau de la prime sur les émissions excédentaires soit toujours supérieur au coût marginal moyen des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs visés au premier alinéa de l'article 1^{er}.

Amendement 55

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

Amendement

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union. ***Ces montants sont utilisés pour compléter les mesures de l'Union ou les mesures nationales qui, en coopération étroite 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.***

Amendement 56

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur.

Amendement

2. La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur ***et de l'adaptation, le cas échéant, des émissions de CO₂ de référence pour 2019 calculées conformément au point 3 de l'annexe I.***

Amendement 57

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Afin de vérifier et d'assurer l'exactitude des données communiquées par les constructeurs automobiles conformément au règlement (UE) 2018/956 et au règlement (UE) 2017/2400, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 15, pour compléter le présent règlement afin d'établir, à compter de 2019, un programme annuel d'essais, par constructeur, sur un échantillon représentatif des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2017/2400, des véhicules relevant du présent règlement. Les résultats des essais sont comparés aux données introduites par les constructeurs au titre du règlement (UE) 2017/2400 et, lorsque des irrégularités systématiques sont décelées, leurs émissions spécifiques moyennes calculées conformément au point 2.7 de l'annexe I et, le cas échéant, les émissions de CO₂ de référence pour 2019 calculées conformément au point 3 de l'annexe I sont adaptées.

Amendement 58

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) à partir de 2020, **le facteur d'émission** nulle et **de** faibles émissions, visé à l'article 5;

b) à partir de 2020, **pour chaque constructeur, sa part spécifique de véhicules lourds à émission** nulle et à faibles émissions **au cours de l'année civile précédente**, visée à l'article 5, paragraphe 1;

Amendement 59

Proposition de règlement Article 11

Texte proposé par la Commission

Article 11

Émissions de CO₂ et consommation
d'énergie réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400. ***Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.***

2. À cette fin, la Commission assure la disponibilité, auprès des constructeurs ou des autorités nationales, selon le cas, de données ***à caractère non personnel*** robustes sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds.

Amendement

Article 11

Émissions de CO₂ et consommation
d'énergie réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.

2. À cette fin, la Commission assure la disponibilité, ***y compris pour les tierces parties aux fins d'essais indépendants,*** auprès des constructeurs ou des autorités nationales, selon le cas, de données robustes sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds, ***sur la base des données provenant des compteurs normalisés de consommation de carburant.***

2 bis. La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2019, des actes délégués conformément à l'article 15 afin de compléter le présent règlement en introduisant un essai de conformité en service sur route 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 et au règlement (UE) 2018/956. La Commission tient compte de tout écart dépassant ce seuil pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur et de l'adaptation, si nécessaire, des émissions de CO₂ de référence pour 2019.

2 ter. *La Commission veille à ce que le public soit informé de la manière dont la représentativité en conditions d'utilisation réelles visée au paragraphe 1 évolue dans le temps.*

3. La Commission **peut adopter** les **mesures** visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article **au moyen d'actes d'exécution**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

3. La Commission **adopte, au moyen d'actes d'exécution, les règles détaillées concernant les procédures de communication des données provenant des compteurs de consommation de carburant** visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Amendement 60

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Afin d'assurer que les paramètres techniques utilisés pour le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur au titre de l'article 4 et pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques conformément à l'article 6 tiennent compte du progrès technique et de l'évolution de la logistique de transport de marchandises, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 afin de modifier les dispositions suivantes figurant dans les annexes I et II:

Amendement

1. Afin d'assurer que les paramètres techniques utilisés pour le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur au titre de l'article 4 et pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques conformément à l'article 6 tiennent compte du progrès technique et de l'évolution de la logistique de transport de marchandises, la Commission **met à jour en permanence et en temps utile l'outil de simulation VECTO** et est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 afin de modifier les dispositions suivantes figurant dans les annexes I et II:

Amendement 61

Proposition de règlement Article 13 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, sur

Amendement

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, sur

l'objectif de réduction des émissions de CO₂ **à déterminer** pour 2030 conformément à l'article 1^{er} et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds, y compris les remorques. Ce rapport comprend également une évaluation de l'efficacité des modalités concernant, en particulier, **les** véhicules à émission nulle et à faibles émissions, notamment les autobus, en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE³⁰, ainsi que du système de crédit de CO₂ et de l'opportunité de prolonger l'application de ces modalités en 2030 et au-delà, et est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.

³⁰ Directive 2009/33/CE relative aux véhicules propres, telle que modifiée par la directive .../.../UE.

l'objectif de réduction des émissions de CO₂, **adapté si nécessaire**, pour 2030 conformément à l'article 1^{er}, **sur la valeur de référence de la proportion de véhicules à émission nulle et à faibles émissions à adapter, si nécessaire, pour 2030 conformément à l'article 5** et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds, y compris les remorques **et les véhicules professionnels tels que les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères**. Ce rapport comprend également une évaluation de l'efficacité des modalités concernant, en particulier, **le déploiement des** véhicules à émission nulle et à faibles émissions, notamment les autobus, en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE³⁰, ainsi que du système de crédit de CO₂ et de l'opportunité de prolonger l'application de ces modalités en 2030 et au-delà, **le déploiement de l'infrastructure nécessaire de recharge et de ravitaillement en carburant, la possibilité d'introduire des normes de CO₂ pour les moteurs, en particulier pour les véhicules professionnels, les différentes combinaisons de véhicules dépassant les dimensions standard applicables aux transports nationaux, telles que les concepts modulaires, la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400, ainsi qu'une évaluation de la mise à jour de l'outil de simulation VECTO**. **Le rapport** est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.

³⁰ Directive 2009/33/CE relative aux véhicules propres, telle que modifiée par la directive .../.../UE.

Amendement 73

Proposition de règlement Article 13 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission évalue en outre la possibilité de mettre au point une méthode d'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie de tous les véhicules utilitaires lourds mis sur le marché de l'Union. Sur la base de cette évaluation, la Commission soumet, le cas échéant, une proposition législative au Parlement européen et au Conseil afin d'établir des obligations de déclaration des émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour les constructeurs et de préciser les règles et procédures nécessaires à cette déclaration.

Amendement 62

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. La Commission est assistée par le comité **xxx** institué par **le** règlement (UE) **n°.../2018 [gouvernance]**. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

1. La Commission est assistée par le comité **des changements climatiques** institué par **l'article 26 du** règlement (UE) **no 525/2013^{1 bis} du Parlement européen et du Conseil**. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

^{1bis} Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et

*abrogeant la décision n° 280/2004/CE
(JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).*

Justification

La proposition maintient la structure de comité existante et est conforme au nouveau règlement sur la gouvernance de l'Union de l'énergie, lequel prévoit de maintenir le comité des changements climatiques pour les actes séparés relevant de la législation en matière de climat.

Amendement 63

**Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 2, **paragraphe 2 bis, à l'article 7 bis, à l'article 9, paragraphe 3 bis, à l'article 10, paragraphe 2, à l'article 11, paragraphe 2 bis**, et à l'article 12, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 64

**Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 3**

Texte proposé par la Commission

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, **paragraphe 2 bis, à l'article 7 bis, à l'article 9, paragraphe 3 bis, à l'article 10, paragraphe 2, à l'article 11, paragraphe 2 bis**, et à l'article 12, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la

validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement 65

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou de l'article 12, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si aucune objection n'a été formulée par le Parlement européen ou par le Conseil dans les deux mois suivant la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article **2, paragraphe 2 bis, de l'article 7 bis, de l'article 9, paragraphe 3 bis, de l'article 10, paragraphe 2, de l'article 11, paragraphe 2 bis**, ou de l'article 12, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si aucune objection n'a été formulée par le Parlement européen ou par le Conseil dans les deux mois suivant la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement 66

Proposition de règlement Article 16 – alinéa 1 Règlement (CE) n° 595/2009 Article 5 – paragraphe 4 – point 1

Texte proposé par la Commission

«1) une procédure visant à vérifier, sur la base d'échantillons appropriés et représentatifs, si les véhicules qui ont été immatriculés et mis en service sont en conformité avec les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées e application du présent règlement et de ses mesures d'exécution;».

Amendement

«1) une procédure visant à vérifier, sur la base d'échantillons appropriés et représentatifs, si les véhicules qui ont été immatriculés et mis en service sont en conformité avec les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées e application du présent règlement et de ses mesures d'exécution;».
cette procédure est également mise en œuvre par des tierces parties accréditées et indépendantes, conformément à

l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}.»

^{1 bis} Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Amendement 67

Proposition de règlement Annexe I – point 2 – point 2.3

Texte proposé par la Commission

Amendement

2.3. Calcul du facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 5

supprimé

Pour chaque constructeur et chaque année civile, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé de la manière suivante:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ avec un minimum de 0,97

où:

V est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

V_{conv} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a) et à l'exclusion des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;

V_{zlev} est la somme de V_{in} et de V_{out},

où

néant

étant la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions présentant les caractéristiques indiquées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d);

néant

CO₂, correspond aux émissions de CO₂ spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1.

Vout est le nombre total des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, multiplié par 2, et avec un maximum de 1,5 % de Vconv.

Amendement 68

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 – point 2.7 – formule

Texte proposé par la Commission

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

où

\sum_{sg} est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;

ZLEV est la valeur déterminée au point 2.3

share_{,sg} est la valeur déterminée au point 2.4

MPW_{sg} est la valeur déterminée au point 2.6

avgCO_{2,sg} est la valeur déterminée au point 2.2

Amendement

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

où

\sum_{sg} est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;

share_{,sg} est la valeur déterminée au point 2.4

MPW_{sg} est la valeur déterminée au point 2.6

avgCO_{2,sg} est la valeur déterminée au point 2.2

Amendement 69

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – alinéa 1 – formule – ligne 1

Texte proposé par la Commission

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - rf) \times r\text{CO2}_{sg}$$

Amendement 70

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – alinéa 1 – formule – ligne 4

Texte proposé par la Commission

rf est l'objectif de réduction des émissions de CO₂ (en %) tel que spécifié à l'article 1^{er}, points a) et b), pour l'année civile spécifique;

Amendement 71

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

$$T = \text{facteur de référence ZLEV} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - rf) \times r\text{CO2}_{sg}$$

Amendement

rf est l'objectif de réduction des émissions de CO₂ (en %) tel que spécifié à l'article 1^{er}, **premier alinéa**, points a) et b), pour l'année civile spécifique;

Amendement

Pour la période de 2025 à 2029, le facteur de référence ZLEV est égal à (1+y-x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,03 ou inférieure à 0,97, auquel cas le facteur de référence ZLEV est fixé à 1,03 ou 0,97 selon le cas.

Où

x est égal à 5 %;

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules lourds nouvellement immatriculés, calculée comme étant la somme du nombre total de véhicules à émission nulle de la catégorie N qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 et qui ne répondent pas aux caractéristiques énoncées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), et du nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions qui répondent aux caractéristiques énoncées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), chaque

véhicule étant considéré comme ZLEV spécifique conformément à la formule ci-dessous, divisée par le nombre total de véhicules immatriculés au cours de l'année civile concernée;

*ZLEV spécifique = $1 - (CO_{2,y} / (0,5 * rCO_{2,sg}))$,*
où:

CO_{2,y} correspond aux émissions de CO₂ spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;

rCO_{2,sg} est la valeur déterminée à la section 3.

Amendement 72

Proposition de règlement Annexe I – point 4 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour 2030, le facteur de référence ZLEV est égal à (1+y-x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05, auquel cas le facteur de référence ZLEV est fixé à 1,05;

si cette somme est comprise entre 1,0 et 0,98, le facteur de référence ZLEV est fixé à 1,0;

si cette somme est inférieure à 0,95, le facteur de référence ZLEV est fixé à 0,95.

Où

x est égal à 20 %, sous réserve du réexamen visé à l'article 13;

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules lourds nouvellement immatriculés, calculée comme étant la somme du nombre total de véhicules à émission nulle de la catégorie N qui n'entrent pas dans le champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 et qui ne répondent pas aux caractéristiques énoncées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), et du nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles

émissions qui répondent aux caractéristiques énoncées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d), chaque véhicule étant considéré comme ZLEV spécifique conformément à la formule ci-dessous, divisée par le nombre total de véhicules immatriculés au cours de l'année civile concernée;

*ZLEV spécifique = $1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$,*
où:

CO_{2v} correspond aux émissions de CO₂ spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;

rCO_{2sg} est la valeur déterminée à la section 3.