



**A8-0354/2018**

25.10.2018

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil  
établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les  
nouveaux véhicules lourds  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité  
alimentaire

Rapporteur: Bas Eickhout

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

#### **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

#### **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ¶ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	46
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME .....	49
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....	75
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND..	76



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds

(COM2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018) 284),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0197/2018),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 17 octobre 2018<sup>1</sup>,
  - après consultation du Comité des régions,
  - vu l'article 59 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et l'avis de la commission des transports et du tourisme (A8-0354/2018),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

### 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,*

*Amendement*

(1) *Afin de respecter les engagements pris par l'Union lors de la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des*

---

<sup>1</sup> Non encore paru au Journal officiel.

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.

*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*

(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 mai<sup>19</sup> et en novembre 2017<sup>20</sup>. 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.

---

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

<sup>20</sup> 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 2017<sup>21</sup>, 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

### *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 mai<sup>19</sup> et en novembre 2017<sup>20</sup>. 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.

---

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

<sup>20</sup> 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) 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 2017<sup>21</sup>, 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**

*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 CO<sub>2</sub> et la pollution de l'air.*

---

<sup>21</sup> 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 CO<sub>2</sub> applicables aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers<sup>22</sup>**, une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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.**

---

<sup>22</sup> Règlement (UE) n° .../... du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière

*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 CO<sub>2</sub> 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.*

---

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

*Amendement*

(4) Le présent règlement définit, parallèlement **au règlement (UE) .../...<sup>22</sup> du Parlement européen et du Conseil**, une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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.**

---

<sup>22</sup> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (JO L ... du ... , p. ).

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 CO<sub>2</sub> 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 bis) Des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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*

*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. ***La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable*** et ses émissions restent sensiblement au-

(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***

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.

*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 CO<sub>2</sub> 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*

*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 CO<sub>2</sub> déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> 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

(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 CO<sub>2</sub> déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> 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.*

*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 CO<sub>2</sub> 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*

(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 normes d'émission de CO<sub>2</sub> 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*

(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.

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) ***n°.../2018*** du Parlement européen et du Conseil<sup>25</sup>. 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.

*Amendement*

(14) Les données sur les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) ***2018/956*** du Parlement européen et du Conseil<sup>25</sup>. 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.)*

---

<sup>25</sup> Règlement (UE) *n° .../2018* du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et à la communication des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds, JO L ... du ....

---

<sup>25</sup> 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 CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds (JO L **173** du **9.7.2018**, p. 1).

## 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 CO<sub>2</sub> 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.***

*Amendement*

(15) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des mêmes véhicules en 2019, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà 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***

*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***

*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<sub>x</sub> 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.*

*affichées dans le 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*

*Amendement*

**(21) Contrairement aux voitures particulières et aux camionnettes, des**

**(21) En vue de garantir la transition sans heurts vers une mobilité à émission**

*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 Conseil<sup>26</sup>.*

---

<sup>26</sup> 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).

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 Conseil<sup>26</sup>, *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.*

---

<sup>26</sup> 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)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(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

*Texte proposé par la Commission*

(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 CO<sub>2</sub> réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les économies résultantes devraient être soumises à un plafond.*

*Amendement*

(22) *Pour calculer l'objectif d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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*

*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 CO<sub>2</sub> 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.

*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 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 sur le marché de l'Union.*

## Amendement 28

### Proposition de règlement Considérant 29

*Texte proposé par la Commission*

*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 CO<sub>2</sub> 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

(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 CO<sub>2</sub> 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**

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.

*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*<sup>1 bis</sup>.

---

<sup>1 bis</sup> *Règlement (CE) no 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 (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).*

## 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

*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*

contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement.

***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 CO<sub>2</sub> conformément au présent règlement que les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules lourds en cours d'utilisation.

##### *Amendement*

(31) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> conformément au présent règlement que les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)<sup>27</sup> en ce qui concerne les véhicules légers, il est

##### *Amendement*

(33) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)<sup>27</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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.

également approprié, dans le cas des véhicules lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> d'un constructeur et, le cas échéant, les émissions de référence de CO<sub>2</sub> pour l'année 2019 utilisées aux fins du respect du présent règlement.***

---

<sup>27</sup> Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

---

<sup>27</sup> Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO<sub>2</sub> 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 2022, la Commission évalue en outre la possibilité de mettre au point une méthode d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> 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*

(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 Conseil<sup>28</sup>.*

---

<sup>28</sup> 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**

*Amendement*

(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<sup>28</sup>.*

---

<sup>28</sup> 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).



(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 CO<sub>2</sub> 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»<sup>29</sup>. En particulier, pour assurer **une participation** égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil **devraient recevoir** tous les 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.

(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 CO<sub>2</sub> 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 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»<sup>29</sup>. 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.

<sup>29</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>29</sup> 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 CO<sub>2</sub> applicables aux nouveaux véhicules lourds de telle sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds soient réduites par rapport aux émissions de CO<sub>2</sub> de référence de la manière suivante:

## Amendement 36

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

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

## Amendement 37

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, d'au moins **30** %, sous réserve du réexamen visé à l'article 13.

## Amendement 38

### Proposition de règlement

*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 CO<sub>2</sub> applicables aux nouveaux véhicules lourds de telle sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds soient réduites par rapport aux émissions de CO<sub>2</sub> de référence de la manière suivante:

*Amendement*

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

*Amendement*

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

## 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*

Le présent règlement s'applique 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*

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).

*Amendement*

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

*Amendement*

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 Conseil<sup>1 bis</sup>* 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*

h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de marchandises et pour lequel les émissions de CO<sub>2</sub> 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*

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> spécifiques, telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I, sont inférieures à 50 % de la valeur des émissions de CO<sub>2</sub> 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*

*Amendement*

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

*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 CO<sub>2</sub> 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*

*Amendement*

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

***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.***

- 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 CO<sub>2</sub> spécifiques et du niveau***

*d'émission seuil de 350 g de CO<sub>2</sub>/km.*

## **Amendement 51**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**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 %.**

**supprimé**

## **Amendement 52**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2. La trajectoire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.**

**2. (Ne concerne pas la version française.)**

## **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*

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:

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x  
6 800 €/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*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 **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 €/gCO<sub>2</sub>/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<sup>er</sup>.***

## 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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*

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

*Amendement*

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 CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de

*Amendement*

#### Article 11

Émissions de CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds.

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.

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> d'un constructeur et de l'adaptation, si nécessaire, des émissions de CO<sub>2</sub> 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 ***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 l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ***à déterminer*** pour 2030 conformément à l'article 1<sup>er</sup> et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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/CE<sup>30</sup>, ainsi que du

#### *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 CO<sub>2</sub>, ***adapté si nécessaire***, pour 2030 conformément à l'article 1<sup>er</sup>, ***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 CO<sub>2</sub> 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

système de crédit de CO<sub>2</sub> 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.

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/CE<sup>30</sup>, ainsi que du système de crédit de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

---

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

---

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

## Amendement 62

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

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.

#### *Amendement*

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

---

<sup>1bis</sup> **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

###### *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

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.

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*

#### *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 CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant déterminées e application du présent règlement et de ses mesures d'exécution;».

«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 CO<sub>2</sub> 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<sup>1 bis</sup>.*»

---

*<sup>1 bis</sup> 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).*

*Vconv 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;*

*Vzlev est la somme de Vin et de Vout,*

*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*

*CO<sub>2v</sub> correspond aux émissions de CO<sub>2</sub> 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*

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

*où*

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

*ZLEV est la valeur déterminée au point 2.3*

*share<sub>,sg</sub> est la valeur déterminée au point*

*Amendement*

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

*où*

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

*share<sub>,sg</sub> est la valeur déterminée au point*

2.4

MPW<sub>sg</sub> est la valeur déterminée au point 2.6

avgCO<sub>2sg</sub> est la valeur déterminée au point 2.2

2.4

MPW<sub>sg</sub> est la valeur déterminée au point 2.6

avgCO<sub>2sg</sub> 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*

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

*Amendement*

$$T = \text{facteur de référence ZLEV} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

## 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 CO<sub>2</sub> (en %) tel que spécifié à l'article 1<sup>er</sup>, points a) et b), pour l'année civile spécifique;

*Amendement*

rf est l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (en %) tel que spécifié à l'article 1<sup>er</sup>, **premier alinéa**, 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*

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

*CO<sub>2v</sub> correspond aux émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;*

*rCO<sub>2sg</sub> 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<sub>2v</sub> correspond aux émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;*

*rCO<sub>2sg</sub> est la valeur déterminée à la section 3.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Union et ses États membres se sont engagés par l'accord de Paris à maintenir l'élévation de la température de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Le secteur des transports, dont les émissions sont en augmentation et ont été à l'origine de 25 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) dans l'Union en 2016, doit fournir une part substantielle de l'effort de l'Union en faveur du climat. La décarbonisation du secteur des transports doit être accélérée et les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant des transports devraient être nulles au plus tard au milieu du siècle.

La fixation d'exigences de performance en matière d'émissions pour les nouveaux véhicules lourds a le potentiel de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'atténuation du changement climatique, tout en permettant aux opérateurs de services de transport de réaliser d'importantes économies de carburant, en maintenant un niveau élevé d'innovation ainsi que la supériorité technologique des constructeurs de véhicules lourds de l'Union et en améliorant sensiblement la qualité de l'air.

Le rapporteur estime que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant du secteur des transports est essentielle pour atteindre l'objectif de l'Union de réduire, d'ici à 2030, ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 30 % par rapport aux niveaux de 2005, tel que le prévoit le règlement (UE) 2018/842 [règlement sur la répartition de l'effort] de la manière la plus rentable possible. Tout retard dans ce secteur exigerait des efforts substantiels de la part d'autres secteurs, y compris celui de l'agriculture, afin de respecter nos engagements au titre de l'accord de Paris.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds ont constitué environ 6 % des émissions totales de GES de l'Union en 2015. En l'absence d'action de l'Union, il est estimé que cette part devrait encore augmenter de 6 % entre 2015 et 2030. Dans sa «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds» adoptée en 2014, la Commission européenne a déjà reconnu que l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds n'est pas durable à moyen et long terme, et a donc préconisé une «approche par étapes» pour réglementer les émissions de CO<sub>2</sub> dans ce secteur. Après le règlement (UE) 2017/2400 [Certification] et le règlement (UE) 2018/956 [Surveillance et communication des données], le présent règlement est le dernier en date et le plus important des textes législatifs en vue de fixer des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds. Le rapporteur soutient l'approche préconisée par la Commission d'introduire des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules les plus polluants dans un premier temps, avant d'élargir le champ d'application de telles exigences à toutes les catégories de véhicules lourds dans un avenir proche.

D'importants marchés de véhicules lourds comme le Canada, la Chine, les États-Unis et le Japon ont récemment introduit des exigences en matière de consommation de carburant et de réduction des émissions pour les véhicules lourds afin de stimuler l'innovation et de garantir le développement et le déploiement rapides de technologies à émission nulle et à faibles émissions dans ce secteur. Pour répondre à cette pression concurrentielle mondiale croissante, les constructeurs de véhicules lourds de l'Union doivent investir rapidement dans des technologies à émission nulle et à faibles émissions. Pour éviter que de tels investissements ciblent

uniquement les marchés situés en dehors de l'Union où des réglementations ont été mises en place pour réduire les émissions, les exigences de l'Union en matière de réduction des émissions doivent suivre leur exemple.

Le rapporteur estime que le choix de la bonne ambition en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds est essentiel afin de donner un signal clair aux constructeurs pour qu'ils investissent dans des technologies de réduction des émissions en temps voulu. Selon l'analyse d'impact réalisée par la Commission européenne, un objectif de réduction de 20 % pour 2025 (par rapport au niveau de référence de 2019) est non seulement réalisable sur le plan technologique, mais apporte aussi de grands avantages économiques et sociaux nets. Cela permettrait aux opérateurs de services de transport de bénéficier d'économies nettes comprises entre 33 002 et 37 589 au cours des cinq premières années d'utilisation d'un camion, tout en réduisant considérablement les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques. Cependant, pour que les opérateurs de services de transport de l'Union profitent pleinement de ces avantages, il faut éviter les niches telles que les bonifications. De telles mesures risqueraient en effet de compromettre l'effet de réduction des émissions effectif des objectifs, et permettraient même de mettre davantage de véhicules générant des émissions et consommant du carburant sur le marché après 2025.

Le rapporteur considère qu'il est essentiel que les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 [Certification] reflètent correctement les performances réelles des véhicules lourds. Tout écart aurait des répercussions significatives pour les opérateurs de services de transport, la qualité de l'air et le changement climatique. Le rapporteur est d'avis que l'introduction d'essais de conformité en service sur route est nécessaire pour garantir la représentativité réelle des émissions de CO<sub>2</sub> certifiées et de la consommation de carburant des véhicules lourds.

Le rapporteur reconnaît les spécificités du marché des véhicules lourds. En particulier, le développement des technologies d'émission nulle n'est pas aussi avancé que pour les voitures particulières, surtout en ce qui concerne les camions longue distance. Par ailleurs, le marché des camions de livraison régionaux et urbains à émission nulle évolue rapidement, car ces véhicules devraient atteindre la parité de coût avec les véhicules fonctionnant au diesel en Europe au cours des cinq prochaines années. Le rapporteur voit un intérêt environnemental et économique évident à commercialiser ces véhicules dès qu'ils seront disponibles. Par conséquent, il estime que le présent règlement devrait introduire un part minimale contraignante de véhicules à émission nulle et à faibles émissions pour chaque constructeur en 2025 et en 2030. Cette part minimale devrait être conçue de manière à garantir la sécurité des investissements en vue de l'adoption rapide de ces véhicules sur le marché de l'Union et du développement d'infrastructures de charge adéquates, tout en récompensant les premiers innovateurs pour leurs efforts visant à mettre sur le marché de l'Union le plus rapidement possible des véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Cette part minimale contraignante devrait couvrir également des véhicules de la catégorie N autres que les quatre sous-groupes définis dans la proposition de règlement. Cette approche par étapes aurait l'avantage de fournir une forte sécurité en matière d'investissements ainsi qu'un signal clair de ne pas retarder l'introduction sur le marché de tels véhicules en l'absence d'exigences de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Préoccupées par la détérioration de la qualité de l'air dans de nombreuses villes européennes, un nombre croissant d'autorités publiques et d'opérateurs de services de transport publics se

tournent vers les autobus à émission nulle. Dans ce contexte, et compte tenu des mesures agissant sur la demande, telles que les exigences en matière de marchés publics, la part des autobus électriques dans le parc d'autobus urbains de l'Union devrait atteindre environ 60 % en 2030. Afin de garantir un niveau d'approvisionnement suffisant sur le marché de l'Union, il convient de fixer, pour 2025 et 2030, des parts minimales contraignantes d'autobus urbains à émission nulle dans les parcs de véhicules neufs des constructeurs.



10.10.2018

## **AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Rapporteuse pour avis: Henna Virkkunen

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

La mobilité est une nécessité: les personnes et les marchandises circulent plus que jamais et cette tendance s'inscrira dans la durée. D'ici à 2050, le transport de marchandises devrait augmenter de 60 % par rapport à 2010, la mondialisation des chaînes d'approvisionnement allant toujours croissant. Le secteur de la mobilité joue un rôle clé dans l'économie et la société de l'Union. Le transport de marchandises par route représente également une part non négligeable des émissions de gaz à effet de serre, mais ces émissions devront être réduites au cours de la période à venir, car l'Union s'est engagée à atteindre des objectifs climatiques ambitieux. Pour parvenir à une telle diminution, tout un éventail de solutions viables, réalistes et soutenues par un cadre réglementaire stable et prévisible sera nécessaire. Par conséquent, votre rapporteure estime qu'il importe de réglementer les normes d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds à l'échelle européenne afin d'éviter la fragmentation du marché et les disparités dans les divers régimes de conformité établis dans l'Union.

Votre rapporteure est convaincue qu'il convient de trouver un bon équilibre entre l'ambition des objectifs en matière d'émission des transports, la promotion de l'innovation dans l'industrie automobile de l'Union et le renforcement de la compétitivité de l'Europe, tout en créant des emplois hautement qualifiés. À ce titre, votre rapporteure est d'avis que les objectifs d'émission de CO<sub>2</sub> proposés pour les véhicules lourds sont ambitieux, mais réalistes. Étant donné que le coût du carburant représente une part importante du coût d'exploitation des véhicules lourds, le niveau d'efficacité de ces derniers, motivé par des raisons économiques, est relativement élevé. Toutefois, la proposition, en donnant un signal clair permettant d'améliorer davantage leur efficacité, laissera à la recherche et au développement dans le domaine des véhicules lourds la marge de manœuvre nécessaire pour que les efforts soient axés de manière croissante sur les gains d'efficacité de ces véhicules et, partant, sur la réduction de leurs émissions.

Plus important encore, la contribution qu'apporteront plusieurs mesures concernant le secteur du transport routier, telles que la numérisation, l'automatisation, les carburants de substitution, l'infrastructure routière et la technologie des véhicules, est nécessaire à l'élaboration d'une approche exhaustive visant à réduire les émissions dans ce secteur. La législation y afférente doit tracer une voie claire, être dénuée de toute ambiguïté et fournir les bonnes mesures d'incitation pour permettre la stabilité des investissements à long terme dans le secteur.

Pour votre rapporteure, il est évident que les solutions permettant d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds découleront de diverses sources. C'est la raison pour laquelle elle estime qu'il est de la plus haute importance de maintenir une approche technologiquement neutre, afin également que les technologies du futur puissent être déployées en temps opportun. Tous les efforts déployés par les exploitants pour que les émissions s'inscrivent à la baisse devraient être récompensés et encouragés. À cet égard, les carburants renouvelables et les sources d'énergie renouvelables sont un moyen efficace de réduire les émissions. En vue d'en tenir compte et de garantir une évaluation plus précise des émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds, la Commission européenne devrait définir la méthodologie de calcul des émissions du puits aux roues d'ici 2022 et, une fois déployée, réexaminer la législation concernée, si nécessaire. Une autre question fondamentale liée à la réduction des émissions des véhicules lourds sera la disponibilité des infrastructures pour carburants alternatifs, laquelle sera essentielle à la transition vers l'adoption d'un certain nombre de nouvelles technologies destinées aux véhicules.

Même si le règlement examiné vise à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, plus particulièrement des véhicules lourds, la diminution des émissions peut également être réalisée grâce à la mise au point de solutions telles que l'optimisation de la charge, la circulation en convoi, l'adoption d'aides à la conduite, la formation des conducteurs, la création de mesures d'incitation à la modernisation et au renouvellement des flottes, ainsi que la sécurisation des investissements dans le développement et l'entretien des infrastructures.

La proposition de la Commission inclut quatre catégories, lesquelles représenteraient 65 % à 70 % du marché. Cela soulève la question des éventuels effets de conformité qu'elle engendrerait sur les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application de ce règlement. Bien que votre rapporteure comprenne que les véhicules lourds ne devraient pas tous entrer dans le champ d'application de ce règlement, il convient de préciser que le nouveau cadre réglementaire n'a pas d'effet négatif sur l'accès au marché de ces véhicules.

## **AMENDEMENTS**

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

## Amendement 1

### Proposition de règlement Considérant 3

*Texte proposé par la Commission*

(4) 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 2017<sup>21</sup>, 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 CO<sub>2</sub> et la pollution de l'air.

---

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

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*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 2017<sup>21</sup>, 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 ***plus durables, et*** le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l'impératif de réagir au changement climatique. ***Pour trouver un bon équilibre entre le redoublement des efforts*** visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> 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.***

---

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

*nouveaux véhicules lourds, à l'échelle de l'Union, 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 3**

#### **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 utilitaires lourds, estimée à environ 9 %, et de l'absence actuelle d'exigences visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules, il est nécessaire de prendre des mesures spécifiques pour cette catégorie de véhicules.*

### **Amendement 4**

#### **Proposition de règlement Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10)** 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 CO<sub>2</sub> déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules

**(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 CO<sub>2</sub> déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules

utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> 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.

utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> 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 5

### Proposition de règlement

#### Considérant 10

##### *Texte proposé par la Commission*

(11) 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 CO<sub>2</sub> 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*

(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 normes d'émission de CO<sub>2</sub> 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 6

### Proposition de règlement

#### Considérant 11 bis (nouveau)

##### *Texte proposé par la Commission*

##### *Amendement*

(11 bis) *Il y a lieu de tenir compte du taux de réduction des émissions à appliquer aux véhicules utilitaires lourds et du délai nécessaire au renouvellement de la flotte.*

## Amendement 7

**Proposition de règlement**  
**Considérant 12 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(12 bis)** *La plupart des opérateurs de transport de marchandises de l'Union sont des PME ayant un accès limité au financement. Les solutions futures doivent donc être rentables et équilibrées. 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 8**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(14)** 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 *afin de prendre en compte et de stimuler* 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 *doivent être développés et* actualisés de façon continue et *en temps utile pour couvrir correctement toutes les technologies disponibles qui permettent des économies de carburant, y compris les convois automatisés de camions, ainsi que les améliorations apportées aux structures rigides, aux remorques et aux semi-remorques, disponibles sur le marché. Étant donné le rôle essentiel de ces nouvelles technologies dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant du secteur des transports, l'actualisation complète et en temps utile de l'outil de simulation VECTO est essentielle pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds. Afin que l'outil VECTO puisse tenir compte des technologies de pointe, la mise à jour doit être effectuée*

*tous les ans et des ressources suffisantes doivent être allouées en conséquence par les institutions européennes. La Commission doit présenter une liste mise à jour numériquement des technologies incluses dans l'outil VECTO, avec un calendrier annuel correspondant. Cette liste doit être mise à disposition du public.*

## Amendement 9

### Proposition de règlement

#### Considérant 15

*Texte proposé par la Commission*

(16) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> 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.

*Amendement*

(15) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des mêmes véhicules en 2019, reflétant le déploiement de technologies **accessibles** 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.

## Amendement 10

### Proposition de règlement

#### Considérant 15 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(15 bis) ***La comptabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> devrait être fondée sur une approche «du puits aux roues» afin de prendre en compte la performance environnementale du carburant ou de l'énergie et l'utilisation finale dans les véhicules. Une telle approche permettrait***

*d'évaluer la performance environnementale des véhicules de manière plus réaliste. Par conséquent, la Commission devrait mettre au point une méthode d'enregistrement des émissions «du puits aux roues» d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2022 et proposer, le cas échéant, d'adapter les objectifs de son règlement en conséquence dans le cadre de l'évaluation prévue à l'article 13 du présent règlement.*

## Amendement 11

### Proposition de règlement

#### Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(17) *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 CO<sub>2</sub> à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles par rapport aux véhicules diesel. Le potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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 NOx 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 y a déjà toute une gamme de carburants de remplacement disponibles sur le marché. Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de remplacement disponible du gazole pour les véhicules lourds. Les technologies basées sur l'hydrogène sont aussi une piste intéressante de recherche et développement, en particulier lorsque l'énergie pour le synthétiser proviennent de sources renouvelables et durables. 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 CO<sub>2</sub> à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles par rapport aux véhicules diesel. À moyen et long termes, le biogaz liquéfié permet de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport routier par poids lourds. Le potentiel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules fonctionnant au GNL est déjà entièrement reflété dans l'outil VECTO. À l'avenir, d'autres carburants de remplacement durables devraient également être pris en compte 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 NOx 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 12**

### **Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis) Les carburants de remplacement, notamment les carburants de synthèse et les carburants avancés d'origine renouvelable tels que définis à l'article 2, points s) et ee), de la directive 2016/0382, peuvent jouer un rôle essentiel dans la décarbonation à long terme du secteur des transports. Pour que le prix de ces carburants devienne compétitif, le développement technologique et l'industrialisation à grande échelle sont essentiels. Le présent règlement peut encourager ce processus en reconnaissant la contribution de ces carburants à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.**

## **Amendement 13**

### **Proposition de règlement Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 ter) L'introduction des technologies de circulation en convoi contribuera à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, car elle réduit considérablement la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds.**

## Amendement 14

### Proposition de règlement Considérant 16 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(16 quater) En vue de parvenir à la décarbonisation des transports, le présent règlement devrait tenir compte des carburants alternatifs énumérés à l'article 2, point 1), de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil. Les carburants alternatifs qui sont déjà sur le marché devraient être ajoutés dès le début à la réglementation sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules lourds. Le présent règlement devrait permettre la prise en compte, sans délai, des carburants de nouvelle génération. La prise en considération des carburants alternatifs dans la consommation de CO<sub>2</sub> et de carburant encouragerait les constructeurs automobiles à commercialiser des véhicules qui roulent avec un carburant alternatif et encouragerait également les fournisseurs de carburant à accroître la disponibilité sur le marché des carburants de substitution. D'ailleurs, il est ressorti de la consultation publique de la Commission que 83 % des parties intéressées étaient tout à fait d'accord ou plutôt d'accord pour que la portée du contrôle des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds soit élargie pour inclure également les carburants alternatifs.***

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(20) Une répartition équitable des exigences de réduction globales entre les constructeurs doit être assurée, en tenant compte de la diversité des véhicules lourds en termes de conception et de caractéristiques de conduite, de kilométrage annuel, de charge utile et de configuration d'attelage. Il est par conséquent approprié de distinguer les véhicules lourds en fonction de sous-groupes différents et séparés de véhicules qui reflètent les caractéristiques d'utilisation habituelle des véhicules et leurs caractéristiques techniques spécifiques. L'assignation aux constructeurs d'objectifs annuels d'émissions spécifiques correspondant à la moyenne pondérée des objectifs définis pour chacun de ces sous-groupes leur donne les moyens de compenser effectivement une éventuelle performance moins bonne de leurs véhicules dans certains sous-groupes par une performance supérieure dans d'autres sous-groupes de véhicules, en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes sur la durée de vie des véhicules dans les différents sous-groupes.

(19) Une répartition équitable des exigences de réduction globales entre les constructeurs doit être assurée, en tenant compte de la diversité des véhicules lourds en termes de conception et de caractéristiques de conduite, de kilométrage annuel, de charge utile et de configuration d'attelage. Il est par conséquent approprié de distinguer les véhicules lourds en fonction de sous-groupes différents et séparés de véhicules qui reflètent les caractéristiques d'utilisation habituelle des véhicules et leurs caractéristiques techniques spécifiques. L'assignation aux constructeurs d'objectifs annuels d'émissions spécifiques correspondant à la moyenne pondérée des objectifs définis pour chacun de ces sous-groupes leur donne les moyens de compenser effectivement une éventuelle performance moins bonne de leurs véhicules dans certains sous-groupes par une performance supérieure dans d'autres sous-groupes de véhicules, en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes sur la durée de vie des véhicules dans les différents sous-groupes. ***Le principe du «pollueur-payeur» serait ainsi respecté.***

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 20

#### *Texte proposé par la Commission*

(21) La réalisation par un constructeur de ses objectifs spécifiques annuels devrait être évaluée sur la base de ses émissions moyennes de CO<sub>2</sub>. Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes, les spécificités qui sont reflétées dans les objectifs des différents sous-groupes de véhicules devraient également être prises en considération. En conséquence, les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques moyennes d'un constructeur devraient être basées sur

#### *Amendement*

(20) La réalisation par un constructeur de ses objectifs spécifiques annuels devrait être évaluée sur la base de ses émissions moyennes de CO<sub>2</sub>. Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes, les spécificités qui sont reflétées dans les objectifs des différents sous-groupes de véhicules devraient également être prises en considération. En conséquence, les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques moyennes d'un constructeur devraient être basées sur

les émissions moyennes déterminées pour chaque sous-groupe en incluant une pondération basée sur leur kilométrage annuel moyen et leur charge utile moyenne supposés, ce qui reflète les émissions de CO<sub>2</sub> sur la durée de vie totale. En raison du potentiel de réduction limité des véhicules professionnels, ceux-ci ne devraient pas être pris en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes.

les émissions moyennes déterminées pour chaque sous-groupe en incluant une pondération basée sur leur kilométrage annuel moyen et leur charge utile moyenne supposés, ce qui reflète les émissions de CO<sub>2</sub> sur la durée de vie totale. En raison du potentiel de réduction limité des véhicules professionnels, ceux-ci ne devraient pas être pris en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes, **à moins qu'il s'agisse de véhicules à émissions faibles ou nulles.**

## Amendement 17

### Proposition de règlement Considérant 21

*Texte proposé par la Commission*

(22) 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 Conseil<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> 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) 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 **et encourager** 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 Conseil<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> 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 18

### Proposition de règlement Considérant 22

*Texte proposé par la Commission*

(23) 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 CO<sub>2</sub> réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les économies résultantes devraient être soumises à un plafond.

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub> réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les économies résultantes devraient être soumises à un plafond. ***Compte tenu des difficultés que présente la mise au point de véhicules longue distance à émissions faibles ou nulles, il convient que les véhicules effectuant plus de 400 km soient exemptés du plafond.***

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 24

*Texte proposé par la Commission*

(25) 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 CO<sub>2</sub> 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

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub> 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.

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. *Compte tenu du fait qu'un même fabricant peut avoir des entités juridiques différentes pour les autobus, les autocars et les camions, les «groupes de constructeurs liés», tels que définis dans le règlement (CE) n° 510/2011, devraient être autorisés à agir en tant que fabricant.*

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 30

#### *Texte proposé par la Commission*

(31) 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 [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. *Il est dans l'intérêt des consommateurs et du grand public de savoir quels constructeurs respectent ou non les nouvelles normes d'émissions.*

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 31

#### *Texte proposé par la Commission*

(32) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO<sub>2</sub>

#### *Amendement*

(31) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO<sub>2</sub>

conformément au présent règlement que les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules lourds en cours d'utilisation.

## Amendement 22

### Proposition de règlement Considérant 34

#### *Texte proposé par la Commission*

(35) En 2022, la Commission devrait évaluer l'efficacité des normes d'émission de CO<sub>2</sub> définies dans le présent règlement et, en particulier, le niveau des réductions à atteindre pour 2030 et au-delà, les modalités qui devraient être disponibles pour atteindre cet objectif, ainsi que la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour d'autres types de véhicules lourds tels que les petits camions, les autobus, les autocars et les remorques. Cette évaluation devrait également inclure, strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules lourds et aux combinaisons de véhicules dépassant les poids et dimensions standard applicables au transport national, par exemple les solutions modulaires.

conformément au présent règlement que les émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules lourds en cours d'utilisation ***et en circulation***.

#### *Amendement*

(34) En 2022, la Commission devrait évaluer l'efficacité des normes d'émission de CO<sub>2</sub> définies dans le présent règlement et, en particulier, le niveau des réductions à atteindre pour 2030 et au-delà, les modalités qui devraient être disponibles pour atteindre cet objectif, ainsi que la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour d'autres types de véhicules lourds tels que les petits camions, les autobus, les autocars et les remorques. Cette évaluation devrait également inclure, strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules lourds et aux combinaisons de véhicules dépassant les poids et dimensions standard applicables au transport national, par exemple les solutions modulaires. ***Dans ce dernier cas, lorsque ces camions sont utilisés pour le transport de volumes importants, ils doivent, conformément à la directive 719/2015<sup>1</sup> bis, être clairement identifiables par des critères techniques et la Commission devrait reconnaître l'avantage de ce moyen de transport lourd en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>. Il convient***

*que la Commission passe à l'approche dite «du puits à la roue» pour les objectifs à partir de 2022. Les émissions de CO<sub>2</sub> du puits à la roue et celles rejetées au cours du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds devraient être contrôlées et rendues transparentes.*

---

*<sup>1 bis</sup> Directive (UE) 2015/719 du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, JO L 115 du 6.5.2015.*

## **Amendement 23**

### **Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – point h**

*Texte proposé par la Commission*

h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de *marchandises et pour lequel les émissions de CO<sub>2</sub> 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*

h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de *biens de consommation et auquel l'un des codes de carrosserie visé à l'appendice 2 de l'annexe II de la directive 2007/46/CE est attribué* au moment de l'immatriculation;

## **Amendement 24**

### **Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – point i bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*i bis) «groupe de constructeurs liés», un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend*



*par «entreprises liées»:*

*a) les entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:*

*i) de plus de la moitié des droits de vote, ou*

*ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise; ou*

*iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;*

*b) les entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);*

*c) les entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);*

*d) les entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);*

*e) les entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties;*

## **Amendement 25**

### **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

*Amendement*

k) «véhicule à faibles émissions», un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd à émission nulle, dont les émissions

de CO<sub>2</sub> spécifiques sont inférieures à **350 g/km, telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;**

de CO<sub>2</sub> spécifiques sont inférieures **de moins de 35 % à la valeur de référence calculée à partir du niveau de référence de 2019 pour chaque sous-catégorie de véhicules;**

#### Amendement 26

##### Proposition de règlement

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**n bis) «facteur de correction CO<sub>2</sub>», un facteur qui est égal à la part de gaz renouvelable vendu dans les stations-service, moyennant certification au niveau de l'Union européenne.**

#### Amendement 27

##### Proposition de règlement

##### Article 4 – alinéa 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) les données communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds] pour les nouveaux véhicules du constructeur immatriculés au cours de l'année en question, à l'exclusion des véhicules professionnels;

a) les données communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds] pour les nouveaux véhicules du constructeur immatriculés au cours de l'année en question, à l'exclusion des véhicules professionnels, **à moins qu'ils ne soient des véhicules à émissions faibles ou à émission zéro;**

#### Amendement 28

##### Proposition de règlement

##### Article 4 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) les avantages en CO<sub>2</sub> des carburants renouvelables synthétiques et avancés définis à l'article 2, points s) et ee), de la directive 2016/0382, dès lors que les constructeurs les introduisent volontairement sur le marché des carburants et que les avantages ne sont pas pris en compte dans les autres obligations de décarbonation;*

## Amendement 29

### Proposition de règlement

#### Article 4– alinéa 1 – point b ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b ter) le facteur de correction carbone (FCC), qui peut être calculé à l'aide de la formule suivante:  $FCC = \text{part nationale d'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée}/10$ . Ce facteur est calculé séparément pour les véhicules à moteur diesel et méthane et pour les carburants vendus pour chaque année civile. La Commission devrait encourager l'introduction du FCC, qui mènerait à l'adoption de l'approche «du puits à la roue».*

## Amendement 30

### Proposition de règlement

#### Article 5 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) un véhicule lourd à émission nulle est comptabilisé comme 2 véhicules;

a) un véhicule lourd à émission nulle est comptabilisé *plusieurs fois en fonction de son rayon: doté d'un rayon de moins de 100 km, il est comptabilisé* comme 2 véhicules, *d'un rayon de plus de 100 km, 200 km ou 400 km, il est comptabilisé respectivement* comme 3, 4 ou 5 véhicules;

## Amendement 31

### Proposition de règlement

#### Article 5 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) un véhicule lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à 2 véhicules en fonction de ses émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques et du niveau d'émission seuil de **350 g** de CO<sub>2</sub>/km.

*Amendement*

b) un véhicule lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à 2 véhicules en fonction de ses émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques et du niveau d'émission seuil de **35 % de moins que la valeur de référence calculée à partir du niveau de référence de 2019 pour chaque sous-catégorie de véhicules.**

## Amendement 32

### 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*

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 des véhicules lourds à émission nulle **et à émissions faibles qui parcourent de longues distances, de plus de 400 km, est exemptée du plafond.**

## Amendement 33

### Proposition de règlement

#### Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x **6 800**  
€/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*Amendement*

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x **570**  
€/gCO<sub>2</sub>/tkm)

## Amendement 34

**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 sommes sont uniquement utilisées dans le but de soutenir les programmes menés en étroite collaboration avec les partenaires sociaux et de promouvoir la juste transition du secteur automobile vers une mobilité à faibles émissions ainsi que des solutions novatrices qui incitent au déploiement rapide de véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions.***

**Amendement 35**

**Proposition de règlement**  
**Article 11 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

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 CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds.

*Amendement*

2. À cette fin, la Commission assure la disponibilité ***publique***, auprès des constructeurs ou des autorités nationales, selon le cas, de données à caractère non personnel robustes sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds, ***à partir d'une normalisation des systèmes de collecte de données existants couvrant divers types d'utilisation. Elle évalue la faisabilité d'effectuer des tests d'émissions de CO<sub>2</sub> en condition de conduite réelle au moyen de systèmes portables de mesure des émissions.***

**Amendement 36**

**Proposition de règlement**  
**Article 11 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Mise à jour de l'outil de***

*simulation («VECTO»). La Commission met à jour chaque année l'outil de simulation VECTO, tel que prévu dans le règlement (UE) 2017/2400, afin de tenir compte de l'apparition de technologies économes en carburant, y compris les convois automatisés de camions, ainsi que les améliorations apportées aux remorques, semi-remorques et structures rigides. Les mises à jour devraient tenir compte des écarts entre les résultats de l'outil VECTO et les émissions de CO<sub>2</sub> réelles sur route.*

## Amendement 37

### Proposition de règlement

#### Article 12 – paragraphe 1 – partie introductive

##### *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 l'outil de simulation VECTO tous les ans 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 38

### 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 l'objectif de réduction des émissions de

##### *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 ***la méthode de comptabilisation des***

CO<sub>2</sub> à déterminer pour 2030 conformément à l'article 1<sup>er</sup> et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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/CE<sup>30</sup>, ainsi que du système de crédit de CO<sub>2</sub> 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.

***émissions du puits aux roues, sur l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à déterminer pour 2030 conformément à l'article 1er et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour d'autres types de véhicules lourds, y compris les remorques et les combinaisons du système modulaire européen. La Commission présente également un rapport sur les progrès accomplis dans la définition d'une méthode représentative pour le calcul des émissions rejetées au cours du cycle de vie.*** 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, ***y compris leur définition***, en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE<sup>30</sup>, ainsi que du système de crédit de CO<sub>2</sub> 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. ***Aux fins de ce rapport, la Commission évalue tous les principaux paramètres influençant l'accélération de l'adoption par le marché de groupes motopropulseurs de remplacement, en prenant en considération les indicateurs suivants:***

***le déploiement des infrastructures de recharge;***

***l'existence d'une large gamme de véhicules (véhicules électriques à accumulateurs, véhicules hybrides rechargeables, véhicules électriques à pile à combustible, etc.);***

***le prix moyen du pétrole et des carburants;***

***les niveaux de subventions et d'incitations non monétaires;***

***le niveau des marchés publics, etc.***

---

<sup>30</sup> Directive 2009/33/CE relative aux

---

<sup>30</sup> Directive 2009/33/CE relative aux

véhicules propres, telle que modifiée par la directive .../.../UE.

véhicules propres, telle que modifiée par la directive .../.../UE.



## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Normes applicables aux émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds neufs
<b>Références</b>	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 5.7.2018
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 5.7.2018
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Henna Virkkunen 3.7.2018
<b>Examen en commission</b>	6.9.2018
<b>Date de l'adoption</b>	9.10.2018
<b>Résultat du vote final</b>	+: 37 -: 8 0: 2
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen
<b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Nicola Danti, Angel Dzhabazki, John Howarth, Wajid Khan

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

37	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Tapardel
8	-
EFDD	Daniela Aiuto , Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor
2	0
ECR	Peter van Dalen
ENF	Marie-Christine Arnautu,

### Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

<b>Titre</b>	Normes applicables aux émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds neufs		
<b>Références</b>	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)		
<b>Date de la présentation au PE</b>	17.5.2018		
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 5.7.2018		
<b>Commissions saisies pour avis</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
<b>Rapporteurs</b> Date de la nomination	Bas Eickhout 24.5.2018		
<b>Examen en commission</b>	29.8.2018		
<b>Date de l'adoption</b>	18.10.2018		
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	47 6 0	
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
<b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
<b>Date du dépôt</b>	25.10.2018		

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL  
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaecker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention