



---

*Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie*

---

**2023/0042(COD)**

13.10.2023

## **AVIS**

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

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 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956  
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Rapporteure pour avis: Miapetra Kumpula-Natri

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

Votre rapporteure pour avis souscrit à nombre d'éléments contenus dans la proposition de la Commission de révision du règlement relatif aux normes en matière d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds, notamment l'élargissement du champ d'application du règlement aux camions de plus petite taille, aux autocars longue distance et aux remorques. Elle salue également l'objectif proposé que les nouveaux autobus urbains soient zéro-émission à partir de 2030 dans l'Union. En effet, le secteur du transport routier est responsable d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et tient un grand rôle dans la pollution de l'air dans les villes.

Votre rapporteure pour avis est favorable à l'objectif ambitieux de 90 % fixé pour tous les sous-groupes de véhicules pour les périodes de déclaration des années 2040 et suivantes, dont elle estime qu'il montrera aux marchés que l'Union européenne prend la voie d'un avenir où le zéro-émission sera la norme. Tant les constructeurs que les acheteurs et surtout les citoyens, qui pâtissent aujourd'hui des émissions du secteur des transports, en profiteront. Dans le même temps, une marge de manœuvre suffisante est laissée aux constructeurs pour leur permettre de se conformer au nouveau règlement. Votre rapporteure pour avis propose néanmoins des normes plus strictes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds pour les périodes de déclaration des années 2035 à 2039, avec le rehaussement de l'objectif de 10 points de pourcentage. Elle juge important d'accroître le nombre de nouveaux véhicules zéro-émission dans la perspective des dernières périodes de déclaration.

En outre, votre rapporteure pour avis propose une définition plus ambitieuse des véhicules zéro-émission. La proposition de la Commission prévoit qu'un véhicule zéro-émission puisse émettre jusqu'à 5 g/(t km) d'émissions de CO<sub>2</sub>, c'est-à-dire l'équivalent de 9 % des émissions d'une remorque ordinaire de tracteur conventionnel. Cette disposition est destinée à permettre aux moteurs bicarburant fonctionnant avec un mélange d'hydrogène et de diesel d'être considérés comme zéro-émission. Il est raisonnable, réglementairement parlant, d'abaisser cette norme à 1 g/(t km) d'émissions de CO<sub>2</sub>, de manière à permettre aux moteurs à combustion monocarburant à hydrogène d'être considérés comme zéro-émission, tout en assurant la prise en compte en bonne et due forme de la contribution réelle des moteurs bicarburant aux réductions d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Par ailleurs, certains «véhicules professionnels», tels que les camions à ordures, ne sont pas soumis aux objectifs, au titre de la proposition de la Commission. Leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont pourtant certifiées au moyen de l'outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules (VECTO) et surveillées et déclarées par les constructeurs et les États membres. Les camions à ordures, qui circulent essentiellement en ville, sont lourds de conséquences pour la qualité de l'air urbain et créent une pollution sonore indésirable. Il convient donc qu'ils soient eux aussi soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

De même, le groupe des véhicules d'une masse maximale inférieure à 5 tonnes inclut de nombreux camions de livraison urbains qui approvisionnent les magasins tels que les supermarchés en ville et leur décarbonation contribuera donc à améliorer la qualité de l'air urbain. Les petits camions devraient donc être également soumis aux mêmes objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et être classés dans les sous-groupes respectifs en fonction de leur profil de missions, de leur kilométrage et de leur charge utile.

Votre rapporteure pour avis propose que la Commission évalue en détail, d'ici 2028, l'efficacité et l'impact du règlement et soumette au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats. Ce rapport devrait être accompagné, le cas échéant, d'une proposition de révision du règlement. Il convient que, d'ici à 2025, la Commission européenne, après consultation du Comité des changements climatiques, présente une analyse annuelle de la situation des conditions favorisantes dans chaque État membre.

Enfin, votre rapporteure pour avis estime que le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds ne tient pas compte de l'efficacité énergétique supérieure des ensembles exceptionnels, d'une masse maximale admissible supérieure à 60 tonnes. Étant donné qu'ils sont supposés avoir la même charge utile que des véhicules lourds nettement plus petits appartenant au même sous-groupe, leurs émissions calculées de CO<sub>2</sub> par tonne et par kilomètre ne correspondent pas à la charge qu'ils transportent réellement. Il convient donc d'appliquer un facteur de compensation aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des constructeurs afin de compenser les charges plus élevées transportées par les ensembles exceptionnels, et ainsi de tenir compte de leur efficacité énergétique supérieure.

## AMENDEMENT

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie 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 4

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

(4) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050. Ce

##### *Amendement*

(4) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup>, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie ***dès que possible et***

règlement établit également un engagement contraignant de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

d'ici à 2050 ***au plus tard, ainsi que l'objectif de parvenir à des émissions négatives par la suite***. Ce règlement établit également un engagement contraignant de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. ***Il prévoit aussi que la Commission s'efforce d'aligner toutes les futures propositions législatives et budgétaires sur les objectifs qu'il définit et, à défaut, en indique les raisons dans l'analyse d'impact accompagnant ces propositions.***

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 5

#### *Texte proposé par la Commission*

(5) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier.

#### *Amendement*

(5) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier, ***le seul dans l'Union dont les émissions ont augmenté depuis les années 1990. En particulier, le transport par poids lourds représente plus d'un quart des émissions de GES provenant du transport routier dans l'Union et plus de 6 % des émissions totales de GES de l'Union.***

## Amendement 3

**Proposition de règlement**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) Afin de contribuer à la réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, il est nécessaire d'évaluer les exigences de réduction énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242 pour les véhicules lourds. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030.

*Amendement*

(8) Afin de contribuer à la réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, il est nécessaire d'évaluer les exigences de réduction énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242 pour les véhicules lourds. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. ***Des mesures ambitieuses de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont nécessaires dans le secteur du transport routier, mais une réduction des émissions est également nécessaire dans d'autres secteurs, notamment ceux dans lesquels cet objectif est difficile à atteindre.***

**Amendement 4**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 8 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(8 bis) Le renforcement des exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds et le déploiement des infrastructures de rechargement et de ravitaillement nécessaires joueront un rôle essentiel dans la réduction des émissions de l'ensemble du parc de poids lourds, mais ils devraient également être complétés par d'autres initiatives visant à accélérer le transfert modal de la route vers le rail et à développer le fret ferroviaire.***

## Amendement 5

### Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Les véhicules alimentés par batterie, pile à combustible ou autres véhicules à hydrogène recèlent un potentiel important pour ce qui est de décarboner certains segments du secteur des transports par véhicules lourds, et il convient d'encourager leur développement.***

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être fixés pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union et ***stimuler*** l'innovation dans le domaine des technologies zéro-émission d'une façon économiquement efficiente.

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être fixés pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union et ***devraient tenir compte de l'existence de conditions favorisantes, à savoir un réseau suffisamment dense d'infrastructures pour les carburants alternatifs, dans la perspective de promouvoir*** l'innovation dans le domaine des technologies zéro-émission d'une façon économiquement efficiente. ***Cette démarche devrait permettre aux entreprises européennes de jouer un rôle de premier plan sur le marché mondial et contribuer à réduire les coûts d'exploitation des entreprises de transport et, dans le même temps, permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs en***

## **Amendement 7**

### **Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis)** *L'exposition à la pollution atmosphérique, dont celle due au transport routier, a des répercussions notables sur la population urbaine de l'Union et est associée à des décès prématurés. En accélérant le déploiement des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions, le renforcement des exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> contribuera également à réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.*

## **Amendement 8**

### **Proposition de règlement Considérant 11 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

La nouvelle stratégie industrielle actualisée<sup>14</sup> prévoit la co-crédation, en partenariat avec l'industrie, les autoritéd publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologiqued et numériqued. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboréd pour l'écossystèmed «mobilitéd» afin d'accompagner la transition de la chaîned de valeur automobiléd. Ce parcours tient compte, en particulier, des petites et moyennes entreprises dans la chaîned d'approvisionnement automobiléd, de la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, et s'appuie également sur la stratégied européenned en

La nouvelle stratégie industrielle actualisée<sup>14</sup> prévoit la co-crédation, en partenariat avec l'industrie, les autoritéd publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologiqued et numériqued. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboréd pour l'écossystèmed «mobilitéd» afin d'accompagner la transition de la chaîned de valeur automobiléd. Ce parcours tient compte, en particulier, des petites et moyennes entreprises dans la chaîned d'approvisionnement automobiléd, de la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, et s'appuie également sur la stratégied européenned en

matière de compétences, au moyen d'initiatives telles que le pacte pour les compétences, afin de mobiliser le secteur privé et d'autres parties prenantes en vue de la mise à niveau et la reconversion de la main-d'œuvre européenne pour les transitions écologique et numérique, ainsi que sur le mécanisme de renforcement des talents dans le cadre de l'initiative «Exploiter les talents dans les régions de l'UE». Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules zéro-émission plus abordables sont également abordées dans ce parcours. Cela pourrait inclure, par exemple, la possibilité pour les États membres d'utiliser le Fonds social pour le climat proposé pour aider les microentreprises à acheter des camions zéro-émission.

matière de compétences, au moyen d'initiatives telles que le pacte pour les compétences, afin de mobiliser le secteur privé et d'autres parties prenantes en vue de la mise à niveau et la reconversion de la main-d'œuvre européenne pour les transitions écologique et numérique, ainsi que sur le mécanisme de renforcement des talents dans le cadre de l'initiative «Exploiter les talents dans les régions de l'UE». Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules zéro-émission plus abordables sont également abordées dans ce parcours. Cela pourrait inclure, par exemple, la possibilité pour les États membres d'utiliser le Fonds social pour le climat proposé pour aider les microentreprises à acheter des camions zéro-émission. ***Il convient d'accorder également une attention particulière à l'incidence qu'aura cette transition sur les PME tout au long de la chaîne d'approvisionnement.***

---

<sup>14</sup> Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

---

<sup>14</sup> Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) ***Les objectifs à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le déploiement nécessaire d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, conformément à la proposition de règlement sur le déploiement d'une***

*Amendement*

(12) ***Plusieurs États membres ont déjà annoncé qu'ils iraient au-delà de ces exigences minimales, et plusieurs constructeurs européens de camions ont créé des coentreprises pour installer et exploiter des réseaux de recharge publics dans toute l'Europe. Le présent règlement encouragera également les***

*infrastructure pour carburants alternatifs présentée par la Commission*<sup>16</sup>.

*investissements dans les infrastructures de recharge en ce qu'il garantit aux investisseurs une augmentation de la demande. Les États membres devraient également être encouragés à inclure dans leurs cadres politiques nationaux révisés des mesures visant à soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement dans les dépôts, les centres logistiques et les entrepôts. Toutes ces initiatives contribueront au déploiement nécessaire d'infrastructures de rechargement et de ravitaillement*<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

---

<sup>16</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

## **Amendement 10**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(12 bis) Le déploiement d'infrastructures de rechargement et de ravitaillement est tout aussi important sur des sites privés, tels que des entrepôts et des centres logistiques, pour permettre la recharge de nuit et à destination. Il est impératif de ne laisser aucune région de l'Union de côté et de tenir dûment compte des disparités régionales dans le déploiement des infrastructures de carburants alternatifs, en particulier dans les régions les moins développées ou dans celles ayant des besoins et présentant des conditions spécifiques, telles que les régions rurales et faiblement peuplées, éloignées et ultrapériphériques, insulaires et montagneuses. Ce réseau public et privé de stations de rechargement et de ravitaillement est une condition**

*favorisante permettant aux fabricants d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

## **Amendement 11**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(12 ter) Pour être compétitive sur la scène internationale, l'industrie européenne doit être prête à résoudre les problèmes qui se posent et à mettre en place les infrastructures requises. C'est pourquoi il est nécessaire de disposer d'un réseau largement accessible et fiable de points de recharge publics pour répondre au nombre toujours plus important de véhicules électriques sur la route.*

## **Amendement 12**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(12 quater) Si des normes plus ambitieuses en matière de CO<sub>2</sub> sont nécessaires pour favoriser l'adoption de véhicules à émissions nulles ou faibles du côté de l'offre, celles-ci doivent être complétées par des conditions favorisantes supplémentaires du côté de la demande de véhicules plus économes en carburant, en particulier des mesures efficaces de tarification du carbone.*

## **Amendement 13**

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

*Texte proposé par la Commission*

(13) ***La transition vers la neutralité climatique nécessite*** des investissements importants dans les réseaux électriques, y compris le renforcement des capacités, de la résilience et du stockage, ainsi que des connexions supplémentaires. ***En ce qui concerne les véhicules lourds, compte tenu des niveaux cibles proposés à l'article 3 bis pour l'année 2030, la part des véhicules zéro-émission dans le parc total de véhicules circulant sur la route ainsi que la consommation d'électricité dans le secteur resteront limitées. Par conséquent, l'incidence correspondante sur le réseau électrique restera également limitée.***

#### **Amendement 14**

##### **Proposition de règlement Considérant 14 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

#### **Amendement 15**

*Amendement*

(13) ***Le déploiement de véhicules alimentés par batterie, pile à combustible et autres véhicules à hydrogène nécessitera évidemment*** des investissements importants dans les réseaux électriques, y compris le renforcement des capacités, de la résilience et du stockage, ainsi que des connexions supplémentaires ***et une adaptation des comportements afin de répondre aux pics de consommation sans compromettre la sécurité de l'approvisionnement.***

*Amendement*

(14 bis) ***L'accès à la formation et à la reconversion professionnelle dans de nombreux secteurs, dont celui des véhicules lourds, qui doit évoluer en profondeur, est essentiel en vue d'une transition socialement juste. L'industrie des véhicules lourds doit s'assurer que les travailleurs ont accès à des possibilités de reconversion professionnelle et sont encouragés à les saisir, sans qu'ils aient à engager de frais pour ce faire. Pour garantir une transition juste et effective, il est essentiel de déterminer et d'analyser les changements prévus sur le marché de l'emploi de l'industrie des véhicules lourds.***

**Proposition de règlement**  
**Considérant 15**

*Texte proposé par la Commission*

(15) En raison de la structure hétérogène de l'ensemble du parc de camions, il n'est pas possible de prévoir pleinement si, pour toutes les utilisations **de niche**, les évolutions technologiques seront suffisamment rapides pour que la technologie d'échappement zéro-émission soit un choix viable. Il **peut s'agir** notamment d'utilisations telles que les véhicules lourds de transport à longue distance en morphologie territoriale et dans des conditions météorologiques spécifiques, les autocars et les camions utilisés pour des applications critiques en matière de sécurité et de sûreté qui ne peuvent être satisfaites par des technologies d'échappement zéro-émission. Les véhicules en question devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules lourds. Compte tenu de ces considérations, il convient de laisser une **certaine** marge dans l'objectif fixé pour 2040 afin de tenir compte d'évolutions technologiques qui n'ont pas encore eu lieu.

*Amendement*

(15) En raison de la structure hétérogène de l'ensemble du parc de camions, il n'est pas possible de prévoir pleinement si, pour toutes les utilisations, les évolutions technologiques seront suffisamment rapides pour que la technologie d'échappement zéro-émission soit un choix viable. Il **s'agit** notamment d'utilisations telles que les véhicules lourds de transport à longue distance en morphologie territoriale et dans des conditions météorologiques spécifiques, les autocars et les camions utilisés pour des applications critiques en matière de sécurité et de sûreté qui ne peuvent être satisfaites par des technologies d'échappement zéro-émission. **Il est aussi impératif que des autocars soient disponibles pour des raisons de sécurité nationale et en vue d'éventuelles évacuations de civils.** Les véhicules en question devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules lourds. Compte tenu de ces considérations, il convient de laisser une **certaine** marge dans l'objectif fixé pour 2040 afin de tenir compte d'évolutions technologiques qui n'ont pas encore eu lieu.

**Amendement 16**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 15 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(15 bis) L'Union doit continuer à accélérer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et parvenir à réduire les émissions dans chaque secteur, chaque année. Pour atteindre les objectifs ambitieux du présent règlement, les biocarburants et les carburants renouvelables d'origine non**

*biologique, tels que les dérivés de l'hydrogène, doivent également jouer un rôle important dans la transition. Afin d'ouvrir la voie aux véhicules électriques ou à hydrogène zéro-émission et d'élaborer une réglementation claire et cohérente répondant à la demande du marché, il est important de fixer l'objectif ambitieux de 90 % pour 2040, car actuellement seuls 1 à 2 % des poids lourds vendus sont des véhicules électriques à batterie.*

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Considérant 15 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(15 ter)Après consultation des parties prenantes, la Commission devrait publier un rapport sur l'enregistrement des véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants renouvelables conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union. Elle devrait transmettre ce rapport, accompagné s'il y a lieu de propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives, au Parlement européen et au Conseil.*

## **Amendement 18**

### **Proposition de règlement Considérant 21 – alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les camions des plus grands ensembles d'une masse supérieure à 70 tonnes sont utilisés en principe pour des transports longue distance et doivent être classés dans une sous-catégorie spécifique, le calcul de leurs émissions de CO2 devant*

*être adapté à leurs caractéristiques particulières, afin de tenir compte de leur charge utile réelle et de leur cycle de conduite exact.*

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 21 – alinéa 4

#### *Texte proposé par la Commission*

Comme pour certains groupes de véhicules, qui sont réceptionnés par type, les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas encore déterminées pour des raisons techniques, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> fixés par le présent règlement. Il s'agit, par exemple, de véhicules à usage spécial, tels que les grues mobiles, les véhicules porteurs d'outils multiples à commande hydraulique ou les véhicules de transport de chargements exceptionnels, les véhicules tout-terrain, tels que certains véhicules utilisés à des fins d'exploitation minière, forestière ou agricole, ainsi que d'autres véhicules dont la configuration d'essieux n'est pas standard, tels que les véhicules de plus de 4 essieux ou de plus de 2 essieux moteurs, les petits autobus d'une masse maximale inférieure à 7,5 t et les petits camions d'une masse maximale inférieure à 5 t.

#### *Amendement*

Comme pour certains groupes de véhicules, qui sont réceptionnés par type, les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas encore déterminées pour des raisons techniques, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> fixés par le présent règlement. Il s'agit, par exemple, de véhicules à usage spécial, tels que les grues mobiles, les véhicules porteurs d'outils multiples à commande hydraulique ou les véhicules de transport de chargements exceptionnels, les véhicules tout-terrain, tels que certains véhicules utilisés à des fins d'exploitation minière, forestière ou agricole, ainsi que d'autres véhicules dont la configuration d'essieux n'est pas standard, tels que les véhicules de plus de 4 essieux ou de plus de 2 essieux moteurs, ***ainsi que*** les petits autobus d'une masse maximale inférieure à 7,5 t et les petits camions d'une masse maximale inférieure à 5 t.

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 21 – alinéa 5

#### *Texte proposé par la Commission*

Les véhicules professionnels, ***tels que les camions à ordures***, les bennes basculantes ou les bétonnières, devraient continuer d'être exemptés du calcul des émissions de

#### *Amendement*

Les véhicules professionnels, les bennes basculantes ou les bétonnières, devraient continuer d'être exemptés du calcul des

CO<sub>2</sub> spécifiques moyennes des constructeurs.

émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques moyennes des constructeurs.

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 30

#### *Texte proposé par la Commission*

(30) En outre, afin de renforcer le développement de nouvelles technologies zéro-émission dans de petites et moyennes entreprises spécialisées, il devrait également être possible de transférer des véhicules zéro-émission entre entités non liées.

#### *Amendement*

(30) En outre, afin de renforcer le développement de nouvelles technologies zéro-émission dans de petites et moyennes entreprises spécialisées, il devrait également être possible de transférer des véhicules zéro-émission entre entités non liées, ***ainsi que des véhicules adaptés a posteriori pour être des véhicules zéro-émission. La mise à niveau de véhicules est une formidable occasion d'accélérer la transition vers une mobilité zéro-émission d'une manière rentable et économe en ressources.***

## Amendement 22

### Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1– point 1 Règlement (UE) 2019/1242. Article 1 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement établit, pour les nouveaux véhicules lourds, des exigences de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> qui contribuent à la réalisation de l'objectif de ***l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel que défini*** dans le règlement (UE) 2018/842<sup>23</sup>, ainsi que des objectifs de l'accord de Paris<sup>24</sup>, et à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

#### *Amendement*

1. Le présent règlement établit, pour les nouveaux véhicules lourds, des exigences de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> qui contribuent à la réalisation de l'objectif de ***neutralité climatique de l'Union et de ses objectifs climatiques intermédiaires, tels que définis*** dans le règlement (UE) 2018/842<sup>23</sup>, ainsi que des objectifs de l'accord de Paris<sup>24</sup>, et à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

<sup>23</sup> Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 16 du 19.6.2018, p. 26).

<sup>24</sup> JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

<sup>23</sup> Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 16 du 19.6.2018, p. 26).

<sup>24</sup> JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

## Amendement 23

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – paragraphe 2 – sous-point c

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 1 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Les véhicules, autres que ceux visés au paragraphe 4, immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale ne sont pas soumis aux objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> visés à l'article 3 bis si un État membre l'indique dans le processus d'immatriculation et de déclaration, confirmant ainsi, dans les données déclarées conformément à l'annexe IV, partie A, que la mission du véhicule ne peut pas être remplie de la même manière par un véhicule zéro-émission et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule équipé d'un moteur à combustion pour remplir cette mission.

#### *Amendement*

5. Les véhicules, autres que ceux visés au paragraphe 4, immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale, ***et les camions des groupes 11, 12 et 16 de la catégorie N3 dont l'utilisation dans des ensembles de remorques d'une masse maximale admissible supérieure à 70 tonnes est autorisée dans leur pays d'immatriculation***, ne sont pas soumis aux objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> visés à l'article 3 bis si un État membre l'indique dans le processus d'immatriculation et de déclaration, confirmant ainsi, dans les données déclarées conformément à l'annexe IV, partie A, que la mission du véhicule ne peut pas être remplie de la même manière par un véhicule zéro-émission et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule équipé d'un moteur à combustion pour remplir cette mission.

## Amendement 24

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point i

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 3 – point 23 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**23 bis) «carburants admissibles l'application du CCF», le biogaz au sens de l'article 2, point 28), de la directive (UE) 2018/2001, les biocarburants avancés au sens de l'article 2, point 34), de la directive (UE) 2018/2001 et les carburants renouvelables d'origine non biologique au sens de l'article 2, point 36), de la directive, qui satisfont aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre énoncés à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001.**

## Amendement 25

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point i

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 3 – point 23 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**23 ter) «facteur de correction du carbone», un facteur de correction appliqué aux émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement des véhicules aux fins de l'évaluation de la conformité, afin de tenir compte de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et de la part de carburants admissibles à l'application du facteur de correction du carbone, au sens de l'article 3, point 24), du présent règlement.**

## Amendement 26

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point i**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 23 – point 23 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*23 quater) Les camions combinés extra-lourds (EHC) sont des véhicules dont la masse maximale admissible est supérieure à 60 tonnes, par rapport à la moyenne de l'Union de 40 tonnes. Étant donné que la formule de calcul des émissions de CO<sub>2</sub> suppose la même charge utile que pour les véhicules lourds nettement plus petits, elle devrait être modifiée pour tenir compte de l'efficacité énergétique accrue de ces camions combinés extra-lourds afin de mieux refléter les émissions produites en conditions réelles.*

**Amendement 27**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 3 bis – paragraphe 1 – point 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 bis. 4. Conformément à l'annexe I, point 1.1.4., les véhicules lourds non classés dans l'un des sous-groupes visés à l'annexe I, point 1.1., sont pris en compte dans l'évaluation du respect par les constructeurs des dispositions relatives aux objectifs de réduction prévues au paragraphe 1.*

**Amendement 28**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 3 ter – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Pour les véhicules visés à l'annexe I, point 4.2, les constructeurs respectent les parts **minimum** de véhicules zéro-émission dans leur parc de nouveaux véhicules lourds, comme indiqué à l'annexe I, point 4.3. Pour les nouveaux autobus urbains, la part de véhicules zéro-émission est de 100 % à compter de la période de déclaration de l'année **2030**;

**Amendement 29**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Règlement (UE) 2019/1242.  
Article 3 ter – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres peuvent décider d'exclure de l'obligation prévue par le présent article une part limitée des autobus urbains immatriculés au cours de chaque période de déclaration, **en confirmant que la mission du véhicule ne peut pas être remplie de manière identique par un véhicule zéro-émission et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule à émission non nulle pour remplir cette mission, en raison du rapport coûts-avantages socio-économiques, compte tenu de la morphologie territoriale spécifique ou des circonstances météorologiques.**

**Amendement 30**

**Proposition de règlement**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Règlement (UE) 2019/1242.  
Article 3 quater – paragraphe 1

*Amendement*

1. Pour les véhicules visés à l'annexe I, point 4.2, les constructeurs respectent les parts **minimums** de véhicules zéro-émission dans leur parc de nouveaux véhicules lourds, comme indiqué à l'annexe I, point 4.3. Pour les nouveaux autobus urbains, la part de véhicules zéro-émission est de **90 % à compter de la période de déclaration de l'année 2030 et de 100 % à compter de la période de déclaration de l'année 2035.**;

*Amendement*

Les États membres peuvent décider d'exclure de l'obligation prévue par le présent article une part limitée des autobus urbains immatriculés au cours de chaque période de déclaration, **dans l'intérêt public, en raison du rapport coûts-avantages socio-économiques, compte tenu de la morphologie territoriale spécifique ou des circonstances météorologiques, ainsi que pour des raisons liées à la sécurité nationale ou pour faire face à une catastrophe d'ampleur nationale.**

*Texte proposé par la Commission*

1. Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices fondent l'attribution des marchés publics pour l'achat ou l'utilisation de véhicules visés à l'article 3 ter sur l'offre économiquement la plus avantageuse, qui comprend le meilleur rapport qualité/prix *et* la contribution de l'offre en matière de sécurité d'approvisionnement, conformément au droit international applicable.

*Amendement*

1. Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices fondent l'attribution des marchés publics pour l'achat ou l'utilisation de véhicules visés à l'article 3 ter sur l'offre économiquement la plus avantageuse, qui comprend le meilleur rapport qualité/prix, la contribution de l'offre en matière de sécurité d'approvisionnement *et des critères sociaux et environnementaux*, conformément au droit international applicable.

**Amendement 31**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 4 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a bis) à l'article 4, paragraphe 1, le point c) suivant est ajouté:*

*«c) l'application du facteur de correction du carbone à compter de 2030, déterminé conformément à l'annexe I, point 2.1.*

*L'effet du facteur de correction du carbone est limité, de sorte que ne sont prises en compte que les quantités supplémentaires de carburants dépassant le sous-objectif combiné contraignant pour les biocarburants avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique dans la part des énergies renouvelables fournies au secteur des transports, conformément à la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil.*

*Un plafond est fixé de façon à limiter à 10 le nombre de points de pourcentage des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les années 2030, 2035 et 2040*

*pouvant être atteint sous l'effet du facteur de correction du carbone. Par conséquent, un plafond est fixé pour les années 2030 à 2034 de sorte que la part des carburants admissibles à l'application du facteur de correction du carbone, au sens de l'article 3 du présent règlement, prise en compte dans le facteur est inférieure ou égale à 12,5 %. Il est fixé à 17 % au maximum pour la période 2035-2039 et 40 % au maximum après 2040.*

## **Amendement 32**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6 – point b bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 5 – paragraphe 3 – point 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) à l'article 5, troisième alinéa, le point 3 quater) suivant est ajouté:*

*3 quater) le facteur de compensation attribué aux camions de catégorie N3 immatriculés initialement durant la période de déclaration et dont l'utilisation a été autorisée dans les États membres avec les masses combinées les plus élevées applicables aux ensembles de transport exceptionnels, soit plus de 60 tonnes. En ce qui concerne le facteur de compensation visé au présent article, la Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2024, un acte délégué conformément à l'article 17 afin d'apporter des modifications à la formule de calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des constructeurs prévue à l'annexe I, point 2.7., afin de tenir compte de l'efficacité énergétique supérieure des ensembles exceptionnels et de corriger les distorsions dans le calcul de leurs émissions.*

## **Amendement 33**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point d**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 4

*Texte proposé par la Commission*

Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039 sont reportés, le cas échéant, d'une période de déclaration à la période de déclaration suivante. Néanmoins, toutes les dettes d'émission résiduelles sont apurées au cours *des périodes* de déclaration *des années 2029, 2034 et 2039*;

*Amendement*

Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039 sont reportés, le cas échéant, d'une période de déclaration à la période de déclaration suivante. Néanmoins, toutes les dettes d'émission résiduelles sont apurées au cours *de la période* de déclaration *de l'année 2029*;

### **Amendement 34**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 18**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 15 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

La Commission réévalue, en **2028**, l'efficacité et l'impact du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de cette réévaluation.

*Amendement*

La Commission réévalue, en **2027**, l'efficacité et l'impact du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de cette réévaluation.

### **Amendement 35**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 18**

Règlement (UE) 2019/1242.

Article 15 – paragraphe 1 – alinéa 3 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Le rapport évalue la possibilité d'ajouter au champ d'application les camions des groupes 11, 12 et 16 de la catégorie N3*

*dont l'utilisation dans des ensembles de remorques d'une masse maximale admissible supérieure à 70 tonnes est autorisée dans leur État d'immatriculation, sous réserve que le calcul des émissions de ces véhicules ait été modifié afin de tenir compte de leurs caractéristiques spécifiques en tant que tracteurs d'ensembles lourds.*

*Au plus tard le 31 décembre 2025, et chaque année par la suite, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la situation des conditions favorisantes pour l'adoption par le marché de véhicules lourds zéro-émission dans l'Union. Dans ce rapport, la Commission évalue en particulier, mais sans s'y limiter, les éléments suivants:*

- a) les immatriculations de véhicules lourds zéro-émission dans les États membres,*
- b) le déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement adaptée aux véhicules lourds dans les États membres,*
- c) l'application de droits d'usage des routes qui varient en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> dans les États membres,*
- d) le niveau du prix moyen des quotas dans le cadre du nouveau système d'échange de quotas d'émission couvrant le transport routier,*
- e) d'autres mesures qui soutiennent l'adoption de véhicules lourds zéro-émission.*

*Si le rapport conclut que les conditions favorisantes, notamment celles énoncées aux points b), c) et d), ne sont pas conformes aux objectifs fixés aux constructeurs au titre des articles 3 bis et 3 ter du présent règlement, il est tenu compte des conclusions du rapport dans les révisions à venir de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, de la directive (UE) 2022/362 du Parlement*

*européen et du Conseil et de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.*

*Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission publie un rapport établissant une méthode pour l'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des véhicules lourds mis sur le marché de l'Union et pour une communication cohérente des données y afférentes. Elle présente ce rapport, accompagné s'il y a lieu de propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives, au Parlement européen et au Conseil.*

### Amendement 36

#### Proposition de règlement

#### Annexe I – 1.1.4 (nouveau)

Règlement (UE) 2019/1242.

Annexe I – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
<i>Amendement</i>	
<i>1.1.4. Les nouveaux petits camions de la catégorie N2 qui n'appartiennent pas à l'un des sous-groupes visés aux points 1.1.1. et 1.1.2. et dont les émissions de CO<sub>2</sub> n'ont pas encore été déterminées pour des raisons techniques conformément au règlement (UE) 2017/2400, mais conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'application ou au règlement n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, sont répartis dans les sous-groupes suivants aux fins du présent règlement:</i>	
<i>Caractéristiques du véhicule</i>	<i>Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement</i>
<i>Catégorie N; TPMLM (masse maximale en charge techniquement admissible)* ≤ 5 t</i>	<i>53</i>

## Amendement 37

### Proposition de règlement Annexe I – point 1.2.

<i>Texte proposé par la Commission</i>		
1.2. Les véhicules professionnels sont définis par les critères suivants:		
Catégorie de véhicule	Configuration du châssis	Critères applicables pour les véhicules professionnels
N	Rigide	L'un des chiffres suivants, énumérés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858, est utilisé pour compléter le code de la carrosserie indiqué à la rubrique 38 du certificat de conformité:  09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, et 31
	Tracteur	Vitesse maximale ne dépassant pas 79 km/h
<i>Amendement</i>		
1.2. Les véhicules professionnels sont définis par les critères suivants:		
Catégorie de véhicule	Configuration du châssis	Critères applicables pour les véhicules professionnels
N	Rigide	L'un des chiffres suivants, énumérés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858, est utilisé pour compléter le code de la carrosserie indiqué à la rubrique 38 du certificat de conformité:  09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 et 31
	Tracteur	Vitesse maximale ne dépassant pas 79 km/h

## Amendement 38

### Proposition de règlement Annexe I – point 2.1. Règlement (UE) 2019/1242. Annexe I – point 2.1.

<i>Texte proposé par la Commission</i>
--

## 2.1. Calcul des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques d'un nouveau véhicule lourd

Les émissions spécifiques en g/km d'un nouveau véhicule lourd  $v$ , attribué à un sous-groupe  $sg$ , sont calculées au moyen de la formule suivante:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

où:

$\sum_{mp}$  désigne la somme de tous les profils de missions  $mp$  figurant dans le tableau 2;

$sg$  désigne le sous-groupe auquel le nouveau véhicule lourd  $v$  a été attribué conformément à la section 1 de la présente annexe;

$W_{sg,mp}$  désigne la pondération du profil de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  désigne les émissions de CO<sub>2</sub> en g/km du nouveau véhicule lourd  $v$ , déterminées pour un profil de missions  $mp$ , déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter et normalisées conformément à l'annexe III;

$CO2p_{v,mp}$  désigne les émissions de CO<sub>2</sub> en g/km du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd  $v$ , déterminées pour un profil de missions  $mp$ , déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter.

Dans le cas des véhicules à moteur zéro-émission, les valeurs de  $CO2_{v,mp}$  et  $CO2p_{v,mp}$  sont fixées à 0.

### *Amendement*

## 2.1. Calcul des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques d'un nouveau véhicule lourd

Les émissions spécifiques en g/km d'un nouveau véhicule lourd  $v$ , attribué à un sous-groupe  $sg$ , sont calculées au moyen de la formule suivante:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

où:	
$\sum_{mp}$	désigne la somme de tous les profils de missions $mp$ figurant dans le tableau 2;
$sg$	désigne le sous-groupe auquel le nouveau véhicule lourd $v$ a été attribué conformément à la section 1 de la présente annexe;
$W_{sg,mp}$	désigne la pondération du profil de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	désigne les émissions de $CO_2$ en g/km du nouveau véhicule lourd $v$ , déterminées pour un profil de missions $mp$ , déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter et normalisées conformément à l'annexe III;
$CO2p_{v,mp}$	désigne les émissions de $CO_2$ en g/km du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd $v$ , déterminées pour un profil de missions $mp$ , déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter.
$CCF_i$	<b><i>est le facteur de correction carbone du carburant ou du mélange de carburants utilisé, tel que défini à l'article 3, point 25), et calculé conformément au point 7 de la présente annexe, applicable à partir de 2030.</i></b>

Dans le cas des véhicules à moteur zéro-émission, les valeurs de  $CO2_{v,mp}$  et  $CO2p_{v,mp}$  sont fixées à 0.

### Amendement 39

#### Proposition de règlement Annexe I – point 2.7.2.

*Texte proposé par la Commission*

2.7.2. Pour les périodes de déclaration à compter de 2025:[

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

où

$\sum_{sg}$	désigne la somme des sous-groupes qui sont inclus dans le calcul des émissions de CO <sub>2</sub> spécifiques moyennes particulières selon le point 4.2;
$ZLEV$	désigne la valeur déterminée au point 2.3;
$share_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$zev_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$pv_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$MPW_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.6;
$avgCO2_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.2;
$rCO2_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 3.1.2.

#### Amendement

2.7.2. Pour les périodes de déclaration à compter de 2025: [

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

où

$\sum_{sg}$	désigne la somme des sous-groupes qui sont inclus dans le calcul des émissions de CO <sub>2</sub> spécifiques moyennes particulières selon le point 4.2;
$ZLEV$	désigne la valeur déterminée au point 2.3;
$share_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$zev_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$pv_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.4.
$MPW_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.6;
$avgCO2_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 2.2;
$rCO2_{sg}$	désigne la valeur déterminée au point 3.1.2.

***share<sub>sgEHC</sub> est la part dans le sous-groupe sg des nouveaux véhicules lourds de catégorie N3 du constructeur qui sont autorisés à être utilisés dans un EHC***

***$\alpha_{sg}$  est le facteur de compensation permettant d'ajuster l'effet de la charge utile plus élevée d'un EHC sur les camions du constructeur, en fonction de la masse maximale***

*admissible moyenne de la combinaison en service, en utilisant la valeur pondérée du résultat des formules suivantes:*

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4} - 30) / 100, \text{ pour les camions EHC 8x4}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100, \text{ pour les autres camions EHC}$$

*avgGVW<sub>sg comb</sub> est la moyenne spécifique au constructeur dans le pays d'immatriculation pour la masse combinée maximale autorisée en service (en tonnes) pour les camions EHC en question dans le sous-groupe sg, lorsque la condition suivante est remplie:*

*aux fins du calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, un camion visé par le présent règlement est considéré comme faisant partie d'un EHC s'il appartient à la catégorie N3 et si la masse maximale admissible en service de l'ensemble de véhicules dans le pays d'immatriculation est supérieure à 60 tonnes et a été déclarée conformément à l'annexe IV, partie A, point q bis).*

## Amendement 40

### Proposition de règlement

#### Annexe I – point 4.2.

Règlement (UE) 2019/1242.

Annexe I – tableau 4.2

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
4.2. Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions de CO <sub>2</sub> spécifiques moyennes et des objectifs en matière d'émission spécifiques des constructeurs			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, point a)	sous-groupes de véhicules de transport de marchandises soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d), et paragraphe 3	sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d)	sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs concernant les véhicules zéro-émission conformément à l'article 3 ter

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tous les sous-groupes de véhicules visés aux points 1.1.1 et 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Amendement</i>			
4.2. Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions de CO <sub>2</sub> spécifiques moyennes et des objectifs en matière d'émission spécifiques des constructeurs			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, point a)	sous-groupes de véhicules de transport de marchandises soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d), et paragraphe 3	sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d)	sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs concernant les véhicules zéro-émission conformément à l'article 3 ter
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tous les sous-groupes de véhicules visés aux points 1.1.1 et 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Amendement 41

### Proposition de règlement

#### Annexe I – point 4.3 – tableau 4.3.1.

Règlement (UE) 2019/1242.

Annexe I – tableau 4.3.1.

<i>Texte proposé par la Commission</i>
4.3.1. Les objectifs de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> $r_{fsg}$ et $r_{fp_{sg}}$ suivantes, conformément à l'article 3 bis, s'appliquent aux véhicules faisant partie du sous-groupe <i>sg</i> pour des périodes de déclaration différentes:

Objectifs de réduction de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ et $rfp_{sg}$					
Sous-groupes $sg$		Période de déclaration des années			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040
Camions moyens	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux 4x2 et 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux spéciales	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocars ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Véhicules primaires d'autocars ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Remorques		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semi-remorques		0	15 %	15 %	15 %
<i>Amendement</i>					
4.3.1 Les objectifs de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ et $rfp_{sg}$ suivantes, conformément à l'article 3 bis, s'appliquent aux véhicules faisant partie du sous-groupe $sg$ pour des périodes de déclaration différentes:					
Objectifs de réduction de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ et $rfp_{sg}$					
		Période de déclaration des années			

Sous-gr		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040
Camions moyens	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux 4x2 et 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux spéciales	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocars <i>et autobus interurbains</i> ( <i>rf<sub>sg</sub></i> )	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43 %	64 %	90 %
Véhicules primaires d'autocars <i>et d'autobus interurbains</i> ( <i>rf<sub>p</sub><sub>sg</sub></i> )	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43 %	64 %	90 %
Remorques	<i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</i>	0	<i>5,0 %</i>	<i>5,0 %</i>	<i>5,0 %</i>

Semi-remorques	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<b>Semi-remorques</b>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

## Amendement 42

### Proposition de règlement Annexe I – point 4.3.2.

<i>Texte proposé par la Commission</i>					
4.3.2. Les objectifs $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission suivants, conformément à l'article 3 ter, sont applicables aux véhicules faisant partie du sous-groupe $sg$ pour des périodes de déclaration différentes:					
Mandats $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission					
Sous-groupes $sg$	Période de déclaration des années				
		avant 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040
Autobus lourds urbains	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %
<i>Amendement</i>					
4.3.2. Les objectifs $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission suivants, conformément à l'article 3 ter, sont applicables aux véhicules faisant partie du sous-groupe $sg$ pour des périodes de déclaration différentes:					
Mandats $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission					
Sous-groupes $sg$	Période de déclaration des années				
		avant 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040

Autobus lourds urbains	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %
------------------------	--	---	-------	-------	-------

### Amendement 43

#### Proposition de règlement

Annexe I – point 6 bis (nouveau) Règlement (UE) 2019/1242.

Annexe I – point 7 (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>
<i>Amendement</i>
<p><b>7. CALCUL DU FACTEUR DE CORRECTION CARBONE (CCF)</b></p> <p><i>Pour chaque carburant ou mélange de carburants i, le CCF est calculé selon la méthode suivante:</i></p> <p><i>Pour les «carburants admissibles à l'application du CCF», au sens de l'article 3, point 25), CCF<sub>i</sub> = 1.</i></p> <p><i>Pour les carburants conventionnels et fossiles, CCF<sub>i</sub> = 0.</i></p> <p><i>Pour les mélanges de carburants conventionnels et de carburants admissibles à l'application du CCF, le CCF est calculé selon la formule suivante:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>où:</i></p> <p><i>CCF<sub>i</sub> est le facteur de correction carbone d'un mélange spécifique d'un carburant conventionnel i et de tout carburant admissible à l'application du CCF pouvant être utilisé pour le remplacer;</i></p> <p><i>SHARES<sub>n,i</sub> est le pourcentage de carburants renouvelables déclaré dans la base de données Shares pour la dernière période de déclaration disponible n et calculé comme la part moyenne sur l'ensemble des États membres de l'Union;</i></p>

*SHARES<sub>n-1,i</sub> est le pourcentage de carburants renouvelables déclaré dans la base de données Shares pour l'avant-dernière période de déclaration disponible n et calculé comme la part moyenne sur l'ensemble des États membres de l'Union;*

*SHARES<sub>n-2,i</sub> est le pourcentage de carburants renouvelables déclaré dans la base de données Shares pour l'antépénultième période de déclaration disponible n et calculé comme la part moyenne sur l'ensemble des États membres de l'Union;*

*La base de données Shares est accessible à l'adresse suivante:*

*<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>*

#### **Amendement 44**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe IV – partie A – point q bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2019/1242.

Annexe IV (nouvelle)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*q bis) masse maximale d'un camion de catégorie N3 dans un EHC visé à l'annexe I, point 2.7.2, dans le pays d'immatriculation du camion, lorsque celui-ci est attelé à une ou plusieurs semi-remorques/remorques à timon.*

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Modification du règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et l'intégration d'obligations en matière de communication des rapports, et abrogation du règlement (UE) 2018/956
<b>Références</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 29.3.2023
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 29.3.2023
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
<b>Examen en commission</b>	29.6.2023
<b>Date de l'adoption</b>	12.10.2023
<b>Résultat du vote final</b>	+: 31 -: 3 0: 4
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

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

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention