



2023/0042(COD)

19.9.2023

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 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ 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))

Rapporteur pour avis: Andris Ameriks

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Bien que les politiques de l'Union en matière de climat et d'énergie permettent de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs, celles attribuables aux transports ne cessent de croître dans l'Union et représentent un quart du total des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Dans ce contexte, la part la plus importante, plus de 70 %, revient au transport routier, les véhicules utilitaires lourds représentant plus de 27 %. L'envergure du phénomène s'explique principalement par la croissance de la demande et de l'activité relatives au transport de marchandises depuis l'année 2000, qui devrait encore augmenter à l'avenir.

Compte tenu de ce qui précède, la modification des objectifs contraignants existants de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds sera bénéfique à la réalisation des objectifs de la transition écologique, compte tenu également du contexte géopolitique actuel; en effet, comme le souligne le plan REPowerEU, plus que jamais, l'invasion russe de l'Ukraine justifie de réduire la dépendance de l'Union à l'égard des combustibles fossiles.

Deuxièmement, la réforme est susceptible d'apporter des avantages aux opérateurs et aux usagers des transports. Un déploiement plus large de véhicules plus économes en énergie, obtenu en incitant les constructeurs à accroître leur offre de véhicules zéro-émission, permettra de disposer de modèles de véhicules zéro-émission plus abordables grâce à une diminution globale du coût total de propriété de ces véhicules.

Troisièmement, la réforme pourrait servir à renforcer le leadership de l'Union en matière de technologie industrielle et d'innovation, en particulier dans le cadre de la transition mondiale en cours vers une mobilité zéro-émission, en orientant les investissements vers des technologies zéro-émission.

Un élément appréciable de la proposition réside dans l'inclusion des autobus urbains dans le règlement modificatif. La réduction des émissions de CO₂ dans les zones urbaines apportera plusieurs éléments positifs, à savoir une meilleure qualité de l'air dans les villes et une santé individuelle renforcée pour les citoyens européens. À la lumière de ce constat, et en considération de la possibilité d'exclure une part limitée des autobus comme le prévoit l'article 3 ter, paragraphe 2, de la proposition, le rapporteur souligne qu'il importe de raccourcir le délai imparti à la Commission pour l'adoption d'actes délégués sur cette question particulière afin de fournir des certitudes aux opérateurs économiques.

Par ailleurs, dans le cadre du remplacement des véhicules utilisant des combustibles fossiles par des véhicules zéro-émission, il est indispensable de prendre en compte les éventuelles incidences sociales et économiques, afin de veiller à ne laisser personne sur le bord du chemin au cours de la transition vers l'objectif d'une Europe neutre pour le climat. Les inégalités d'accès aux réseaux de transport ont une incidence sur la vie quotidienne de millions de

personnes, en particulier les personnes à faibles revenus, les usagers issus de groupes ayant des besoins spécifiques et les personnes vivant dans des zones périphériques. Étroitement liée à cette question se pose le problème de la connectivité entre les zones rurales, périurbaines et urbaines, en particulier lorsqu'il existe des particularités géographiques, comme dans le cas des îles, des régions et territoires ultrapériphériques, des zones rurales ou isolées, des zones périphériques moins accessibles et des zones montagneuses. Par conséquent, la voie vers la décarbonation des transports suppose d'envisager des mesures appropriées afin de garantir le caractère abordable et l'accessibilité des transports, d'éviter la précarité en matière de transport et de garantir l'égalité d'accès aux centres urbains.

En outre, le rapporteur souligne que les incidences sociales de cette transition, y compris pour le secteur automobile, doivent être véritablement prises en compte pour permettre un processus de suppression progressive des véhicules utilisant des combustibles fossiles allant de pair avec des mesures en faveur des travailleurs de ce secteur spécifique. Ces mesures devraient être prévues dans les plans pour une transition juste et les plans sociaux pour le climat. Partant, le rapporteur propose que les recettes provenant des primes sur les émissions en excès et des amendes administratives soient considérées comme des recettes affectées au Fonds social pour le climat récemment adopté en vue de contribuer à une transition socialement équitable vers la neutralité climatique.

Par le présent avis, le rapporteur vise à garantir que le futur parc de véhicules utilitaires lourds contribue à l'objectif de réduire de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050, par rapport à 1990, comme indiqué dans le pacte vert pour l'Europe, tout en apportant des avantages aux opérateurs et usagers des transports européens, dont la plupart sont des PME, grâce à un déploiement plus large de véhicules plus économes en énergie.

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 1

Texte proposé par la Commission

(1) La résolution des défis liés au climat et à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019¹⁰. La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union.

¹⁰ Communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final.

Amendement

(1) La résolution des défis liés au climat et à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019¹⁰. La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union ***et des conséquences de la guerre d'agression injustifiée, illégale et non provoquée menée par la Russie contre l'Ukraine, y compris la reconstruction de l'Ukraine après la guerre.***

¹⁰ Communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 5

Amendement

(2) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes ***vivant dans des zones périphériques et rurales et des régions ultrapériphériques, les personnes*** âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

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, ***qui est le seul dont les émissions augmentent depuis les années 1990 dans l'Union. En particulier, le transport par véhicules 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. Il est d'autant plus important d'accélérer sa décarbonation que l'activité des camions dans l'Union devrait encore augmenter de 40 % entre 2019 et 2050, tandis que l'activité des autobus et des autocars progresserait de 10 % au cours de la même période.***

Amendement 4

**Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) La communication relative à un nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union^{1 bis} souligne que les pouvoirs publics devraient garantir la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs efficaces, interopérables et faciles d'utilisation. La disponibilité de ces infrastructures est essentielle pour atteindre l'objectif de décarbonation de la mobilité urbaine. Lors de la réévaluation de l'efficacité et de l'impact du présent règlement, la Commission devrait

également tenir compte du déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement adaptées aux véhicules utilitaires lourds dans les États membres.

1 bis Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 14 décembre 2021 intitulée «Le nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union» [COM(2021)811 final].

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) La communication relative à un nouveau cadre de mobilité urbaine de l'Union^{4 bis} souligne que les pouvoirs publics devraient garantir la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs efficaces, interopérables et faciles d'utilisation. La disponibilité de ces infrastructures est essentielle pour atteindre l'objectif de décarbonation de la mobilité urbaine. Lors de la réévaluation de l'efficacité et de l'impact du présent règlement, la Commission devrait également tenir compte du déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement adaptées aux véhicules utilitaires lourds dans les États membres.

^{41 bis} Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et

*au Comité des régions du
14 décembre 2021 intitulée «Le nouveau
cadre de mobilité urbaine de l'Union»
[COM(2021) 811 final].*

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quater) Les investissements en faveur de la décarbonation des moyens de transport de passagers ne devraient pas avoir d'incidence négative sur l'accès à la mobilité risquant d'aggraver les problèmes de précarité en matière de transport et l'exclusion des zones faiblement peuplées.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quinquies) Si le réexamen du présent règlement^{1 bis} s'inscrit dans le cadre des efforts visant à atteindre les objectifs environnementaux de décarbonation du transport routier afin de lutter contre le changement climatique, il devrait également tenir compte des conséquences industrielles et sociales notables de ce processus pour garantir l'emploi et une mobilité accessible à tous.

^{1 bis} *Communication de la Commission au*

Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 18 mai 2022 intitulée «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

Amendement 8

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 **de renforcer** 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.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union, tout en

Amendement

(9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules zéro-émission **et basse-émission** sur le marché

procurant des avantages aux utilisateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie, et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. Les véhicules zéro-émission comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent.

de l'Union, tout en procurant des avantages aux utilisateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie, et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. ***L'industrie automobile demeure l'un des piliers de l'économie de l'Union, puisqu'elle contribue au PIB européen à hauteur de 7 %, fournit 4,6 millions d'emplois et demeure à la pointe de l'innovation technologique avec 60 milliards d'euros investis chaque année dans la recherche et le développement. L'industrie doit être accompagnée dans sa transition environnementale et numérique, les constructeurs européens faisant face désormais à une triple contrainte avec des réglementations environnementales renforcées, des besoins d'investissements dans l'innovation croissants et une concurrence internationale intensifiée. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ doivent devenir neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Les véhicules zéro-émission et basse-émission, fonctionnant avec des biocarburants avancés ou des carburants synthétiques tels que définis dans la directive (UE) 2018/2001^{1 bis}. Les véhicules zéro-émission et basse-émission comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent.***

^{1 bis} ***Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à***

partir de sources renouvelables (refonte).

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les autres véhicules fonctionnant à l'hydrogène recèlent un fort potentiel de décarbonation de certains segments du secteur des transports par véhicules lourds et leur développement devrait être encouragé, tout en tenant compte du fait qu'aucune technologie n'est pas sans conséquence pour l'environnement. Lorsque l'électrification n'est pas possible ou moins efficace et que les véhicules à hydrogène ne sont pas appropriés ou compétitifs pour ce qui est des coûts, le principe de neutralité technologique permet d'assurer des conditions de concurrence équitables avec d'autres technologies plus matures.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 9 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 ter) Après consultation des parties prenantes, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait présenter une proposition visant à enregistrer les véhicules lourds fonctionnant

exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ à des fins de conformité, conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs **renforcés** de réduction des émissions de CO₂ 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.

Amendement

(10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO₂ devraient être fixés pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030. Ces objectifs devraient être **compatibles avec la disponibilité de conditions favorisantes, à savoir un réseau suffisamment dense d'infrastructures** pour **carburants alternatifs, dans le but de promouvoir** l'adoption de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union et **de** stimuler l'innovation dans le domaine des technologies zéro-émission d'une façon économiquement efficiente.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Le principe de neutralité technologique est fondamental pour garantir l'efficacité et la pluralité des solutions, préserver et accélérer l'innovation et le développement, y compris en ce qui concerne les

technologies de rupture, et permettre la flexibilité du marché et un éventail diversifié de comportements sociaux. Il importe donc de ne pas limiter le transport routier à une seule technologie, mais plutôt d'encourager l'innovation et les complémentarités entre les technologies de substitution efficaces, telles que l'utilisation combinée de véhicules hybrides et de carburants bas-carbone. En outre, une approche uniforme au niveau européen serait compromise par la grande diversité économique, sociale, géographique et en matière d'infrastructures au sein des États membres et entre eux, alors qu'un bouquet de technologies complémentaires permet à chaque région de mettre en place les solutions qui lui siéent le mieux pour réduire ses émissions.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) *En complément des efforts déployés par le présent règlement pour accroître la disponibilité et l'adoption de véhicules zéro-émission, un facteur de correction du carbone devrait être introduit pour tenir correctement compte de la contribution de l'utilisation de carburants neutres en CO₂, tels que les biocarburants, le biogaz, les carburants issus de la biomasse et les carburants synthétiques, lors de l'évaluation de la conformité avec les réductions d'émissions de CO₂ des véhicules lourds nouvellement immatriculés.*

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

La nouvelle stratégie industrielle actualisée¹⁴ prévoit la co-crédation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboré pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours tient compte, en particulier, des petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, et s'appuie également sur la stratégie européenne 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

Amendement

La nouvelle stratégie industrielle actualisée¹⁴ prévoit la co-crédation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboré pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours tient compte, en particulier, des petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, et s'appuie également sur la stratégie européenne 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.

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.***

¹⁴ 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.

¹⁴ 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 16

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Un déploiement rapide de l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement en carburant nécessite la disponibilité d'installateurs qualifiés. Les investissements dans la reconversion et le renforcement des compétences contribueront grandement à la réalisation des objectifs du présent règlement et garantiront une transition équitable dans le secteur de la construction de camions.

Amendement 17

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Les objectifs à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le

(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 infrastructure pour carburants alternatifs présentée par la Commission¹⁶.

déploiement nécessaire d'infrastructures de recharge et de ravitaillement ***accessibles au public***, conformément à la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs présentée par la Commission¹⁶. ***Le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement est tout aussi important dans les lieux privés, tels que les dépôts privés et les 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 recharge et de ravitaillement est une condition favorisant permettant aux fabricants d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.***

¹⁶ 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.

¹⁶ 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 18

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

(12 bis) Le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement suffisantes pour carburants alternatifs est une condition sine qua non à l'essor du marché de véhicules zéro-émission et basse-émission, et donc au succès du présent règlement; ainsi, tout relèvement des objectifs de réduction des émissions du présent règlement, y compris des objectifs intermédiaires, devrait s'accompagner d'un relèvement des objectifs de déploiement fixés dans le cadre de la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs; à cet égard, il est essentiel de poursuivre et d'accroître les investissements dans le déploiement de cette infrastructure. Les États membres devraient bénéficier d'un soutien et d'une aide suffisants pour atteindre cet objectif face aux besoins d'investissements importants dans la décennie à venir, car les pertes fiscales et les transferts de recettes fiscales vers les carburants de substitution vont augmenter. Dans ce contexte, il est important de souligner que la question du ravitaillement en carburant est intrinsèquement liée à l'autonomie même des véhicules, que plus l'autonomie augmente, moins le ravitaillement en carburant devra être fréquent – et que la Commission devrait donc tenir compte des développements technologiques, notamment en ce qui concerne l'autonomie des batteries, qui affectent le déploiement de l'infrastructure.

Amendement 19

Proposition de règlement
Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 ter) Les exigences minimales en matière d'infrastructures de recharge pour les véhicules lourds fixées dans le règlement sur le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs pourraient ne pas être à la hauteur des normes renforcées de performance en matière d'émissions de CO₂. Il est donc primordial que les instruments de financement nationaux et de l'Union accordent la priorité au développement de projets d'infrastructure pour les carburants alternatifs.

Amendement 20

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.*

(13) Le déploiement de véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les autres véhicules fonctionnant à l'hydrogène nécessitera sans aucun doute 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 faire face aux heures des pics de consommation sans risque pour la sécurité de l'approvisionnement.

Amendement 21

Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) *L'adoption sur le marché des véhicules utilitaires lourds zéro-émission dépend des conditions favorisantes qui permettent aux transporteurs routiers d'exploiter les véhicules de manière fluide et plus rentable que les camions diesel classiques. Disposer d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement, de mesures efficaces de tarification du carbone, y compris de droits d'usage de la route en fonction des émissions de CO₂ et de réglementations favorables et bien coordonnées sur les véhicules sont des conditions favorisantes essentielles qui échappent au contrôle direct des constructeurs automobiles. Par conséquent, l'état des conditions favorisantes les plus importantes devrait faire l'objet d'un suivi annuel. S'il s'avère qu'une ou plusieurs des conditions favorisantes ne sont pas conformes aux objectifs en matière d'émissions de CO₂ à atteindre par les constructeurs automobiles, il est souhaitable de revoir ces objectifs et de lever les sanctions financières (primes sur les émissions excédentaires de CO₂) infligées aux constructeurs automobiles.*

Amendement 22

Proposition de règlement Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) *Certaines conditions favorisantes permettant aux transporteurs routiers d'utiliser des véhicules lourds zéro-émission de manière fluide sont essentielles pour l'adoption rapide par le marché de ces véhicules. Par conséquent, la situation à l'égard des conditions favorisantes les plus importantes, telles que la capacité optimale du réseau, le stockage, l'infrastructure de recharge et de ravitaillement et les mesures efficaces de tarification du carbone, devrait faire l'objet d'un suivi régulier et être pris en compte lors du réexamen du présent règlement.*

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules zéro-émission économiquement efficaces. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans.

Amendement

(14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules zéro-émission **et basse-émission** économiquement efficaces. **Les objectifs de réduction des émissions graduellement plus ambitieux ont entraîné l'augmentation des coûts de mise en conformité pour les constructeurs.** Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans.

Amendement 24

Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) *Le présent règlement vise à accélérer la transition vers une mobilité neutre en carbone selon le principe de neutralité sur le plan technologique. Pour compléter les efforts visant à accroître la disponibilité des véhicules zéro-émission, un mécanisme basé sur un facteur de correction du carbone est introduit afin de tenir compte de la contribution de l'utilisation de carburants renouvelables durables pour le transport lors de l'évaluation du respect, par des véhicules lourds neufs nouvellement immatriculés, des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Le présent règlement vise à accélérer la transition vers une mobilité neutre en carbone selon le principe de neutralité sur le plan technologique. Pour compléter les efforts visant à accroître la disponibilité des véhicules zéro-émission, un mécanisme basé sur un facteur de correction du carbone est introduit afin de tenir compte de la contribution de l'utilisation de carburants renouvelables durables pour le transport lors de l'évaluation du respect, par des véhicules lourds neufs nouvellement immatriculés, des objectifs de réduction des émissions de CO₂.*

Amendement 25

Proposition de règlement
Considérant 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 ter) *Le présent règlement vise à accélérer la transition vers une mobilité neutre en carbone selon le principe de neutralité sur le plan technologique. Pour compléter les efforts visant à accroître la disponibilité des véhicules zéro-émission, un mécanisme basé sur un facteur de correction du carbone est introduit afin de tenir compte de la contribution de l'utilisation de carburants renouvelables durables pour le transport lors de l'évaluation du respect, par des véhicules lourds neufs nouvellement immatriculés, des objectifs de réduction des émissions de CO₂.*

Amendement 26

Proposition de règlement Considérant 14 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 quater) *Contrairement au secteur des voitures particulières, les véhicules utilitaires sont des outils essentiels et flexibles pour la libre circulation des marchandises et des personnes et continuent de jouer un rôle prépondérant dans l'économie européenne. L'accessibilité financière pour les clients, l'autonomie de conduite limitée, la longue durée de recharge et la capacité de chargement limité sont des facteurs susceptibles de faire obstacle à un passage rapide à des technologies zéro-émission.*

Amendement 27

Proposition de règlement Considérant 14 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 quinquies) Un ensemble complet de conditions favorisantes essentielles doit être mis en place pour permettre une transition rapide vers zéro-émission. La mise à disposition de ressources suffisantes aux clients en vue de compenser l'écart de prix par rapport aux véhicules classiques et la disponibilité d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement suffisamment dense et adaptée aux poids lourds constituent des facteurs essentiels.

Amendement 28

Proposition de règlement Considérant 14 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 sexies) La transition écologique devrait également tenir compte de l'importance de la dimension sociale afin de garantir que les nouvelles technologies soient abordables et accessibles à tous. Lors de l'adoption de nouvelles normes en matière de CO₂ applicables aux véhicules utilitaires lourds, il est également important de tenir compte des conséquences économiques et sociales importantes de la transition écologique ainsi que de la nécessité de préserver l'emploi et la compétitivité de l'industrie de l'Union.

Amendement 29

Proposition de règlement Considérant 14 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 septies) Il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence qu'aura cette transition sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME) tout au long de la chaîne d'approvisionnement automobile ainsi que sur les régions et communautés touchées qui pourraient être plus vulnérables en raison de la présence d'une industrie automobile intensive.

Amendement 30

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

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 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

(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 **très lourds et 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

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.*

véhicules en question devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules lourds. Compte tenu de ces considérations, *le réexamen du présent règlement devrait tenir compte des évolutions technologiques de ces véhicules lors d'un éventuel réexamen des objectifs. Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions de CO₂ produites tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait évaluer, au plus tard dans l'année suivant l'entrée en vigueur du règlement, la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds mis sur le marché de l'Union, et de communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.*

Amendement 31

Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Les combinaisons extra-lourdes sont des véhicules dont la masse et souvent les dimensions sont supérieures à la norme. Elles ont augmenté les gains d'efficacité énergétique et réduit la consommation relative de carburant grâce à des charges utiles plus élevées que celles des camions moyens de l'Union. Toutefois, dans la formule utilisée actuellement pour le calcul relatif aux

objectifs de CO₂ des véhicules lourds, ce facteur n'est pas pris en considération. Afin de rectifier cette situation et de prendre en compte les émissions des combinaisons extra-lourdes de manière plus réaliste, la formule de calcul devrait être modifiée en conséquence.

Amendement 32

Proposition de règlement Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 ter) Après consultation des parties prenantes, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait présenter une proposition visant à enregistrer les véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ à des fins de conformité, conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union.

Amendement 33

Proposition de règlement Considérant 15 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 quater) Les carburants neutres en CO₂, tels que le biogaz, les biocarburants ou les carburants synthétiques, peuvent contribuer dès aujourd'hui à des réductions significatives des émissions de CO₂ et à l'amélioration de la qualité de l'air, et jouer un rôle clé dans la

transition. En même temps, ils peuvent être une partie de la solution de demain lorsqu'il est impossible ou difficile d'envisager un camion électrique ou fonctionnant à l'hydrogène.

Amendement 34

Proposition de règlement Considérant 15 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 quinquies) Étant donné qu'une part importante des camions produits dans l'Union est exportée dans le monde entier et que ce secteur est exposé à une forte concurrence internationale, la primauté industrielle des fabricants et fournisseurs européens opérant à l'échelle mondiale doit être protégée et renforcée en respectant autant que possible le principe de neutralité technologique, qui est essentiel pour garantir la capacité d'innovation et la compétitivité.

Amendement 35

Proposition de règlement Considérant 15 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 sexies) Cette législation joue un rôle essentiel en offrant un avantage concurrentiel aux véhicules zéro-émission par rapport aux véhicules utilisant des combustibles fossiles, réduisant ainsi progressivement les disparités économiques entre ces véhicules. Toutefois, il est essentiel qu'elle soit

complétée de manière adéquate par d'autres législations nationales et de l'Union ainsi que des mécanismes financiers et des fonds dans l'optique de diminuer les coûts et de s'assurer de la viabilité commerciale des transports zéro-émission.

Amendement 36

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) Étant donné que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs devront déployer un nombre considérablement plus important de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation en faveur des véhicules zéro-émission et basse-émission («ZLEV») ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation en faveur des ZLEV à partir de 2030.

Amendement

supprimé

Justification

Maintien des véhicules zéro-émission et basse-émission.

Amendement 37

Proposition de règlement Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) *La possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions en excès à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que le secteur automobile n'en bénéficie directement dans le cadre de sa transition. Il y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions en excès comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242.*

Amendement 38

**Proposition de règlement
Considérant 21 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

Pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation relative à la réception par type des véhicules automobiles, tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les véhicules **conçus et** construits pour être utilisés par les forces armées et les véhicules à chenilles, les émissions de CO₂ ne sont pas déterminées et, par conséquent, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière de CO₂ fixés dans le présent règlement.

Amendement

(18) *Il y a lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions en excès **comme entrant dans les recettes affectées à une ligne budgétaire spécifique «Soutien au secteur automobile»** du Fonds social pour le climat, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat, notamment pour atténuer toute incidence négative sur l'emploi de la transition dans le secteur automobile dans tous les États membres touchés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition.*

Amendement

Pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation relative à la réception par type des véhicules automobiles, tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les véhicules construits pour être utilisés par les forces armées **et les forces de sécurité** et les véhicules à chenilles, les émissions de CO₂ ne sont pas déterminées et, par conséquent, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière de CO₂ fixés dans le présent règlement.

Amendement 39

Proposition de règlement Considérant 21 – paragraphe 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 CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs.

Amendement

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 CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs. ***Par ailleurs, les véhicules professionnels zéro-émission et basse-émission pourraient être utilisés aux fins du présent règlement et afin de déterminer si le constructeur respecte ses objectifs spécifiques en matière d’émissions de CO₂.***

Amendement 40

Proposition de règlement Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Pour les besoins du transfert nouvellement introduit de véhicules entre constructeurs et de l’établissement d’une exemption pour les constructeurs ne produisant que peu de véhicules, il convient d’ajouter au règlement (UE) 2019/1242 une définition du terme «groupe d’entités liées», en substance selon la terminologie utilisée dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil²⁰ pour les véhicules légers.

Amendement

supprimé

²⁰ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en

matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

Justification

La mise en œuvre d'un mécanisme de transfert, tel que proposé, entre les entreprises satisfaisant aux critères du «groupe de constructeurs liés» créerait d'éventuelles distorsions du marché, car seuls certains constructeurs européens bénéficieraient de cette disposition. En outre, la méthode créerait deux positions dominantes potentielles sur le marché.

Amendement 41

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Pour définir les obligations des différents constructeurs, les objectifs de réduction des émissions de **CO₂** de l'ensemble du parc de nouveaux véhicules lourds de l'Union devraient être traduits en objectifs de réduction spécifiques à des sous-groupes qui devraient être définis en fonction des caractéristiques techniques des véhicules qu'ils comprennent.

Amendement

(24) Pour définir les obligations des différents constructeurs, les objectifs de réduction des émissions de **CO₂** de l'ensemble du parc de nouveaux véhicules lourds de l'Union devraient être traduits en objectifs de réduction spécifiques à des sous-groupes qui devraient être définis en fonction des caractéristiques techniques des véhicules qu'ils comprennent, ***mais en tenant compte des éventuels retards de livraison et de mise sur le marché tardive de certains groupes de véhicules, en raison de difficultés d'approvisionnement de certains composants qui échappent au contrôle des constructeurs.***

Justification

Les constructeurs ne doivent pas être tenus responsables si des difficultés externes d'approvisionnement (concernant les semi-conducteurs par exemple) retardent la mise sur le marché de certains modèles de véhicules et impactant, de ce fait, la fourniture du parc

européen de véhicules lourds propres.

Amendement 42

Proposition de règlement Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27 bis) Les autobus à emmarchement bas qui ne sont immatriculés que dans la classe II sont conçus pour la circulation interurbaine et peuvent être clairement identifiés. Au vu de leurs profils de missions interurbains, ils ne devraient pas être soumis à l'obligation de zéro-émission applicable aux autobus urbains. Les véhicules à emmarchement bas de classe II devraient au contraire être traités comme des véhicules et des autocars interurbains à plancher surélevé.

Justification

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate ("MZE") to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets ("MCO2"). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Amendement 43

Proposition de règlement Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Le facteur zéro-émission et basse-émission devrait être appliqué pour la dernière fois pour la période de déclaration de l'année **2029**, **car il n'est plus jugé nécessaire après cette période pour encourager l'entrée sur le marché de véhicules zéro-émission.**

Amendement

(28) Le facteur zéro-émission et basse-émission devrait être appliqué pour la dernière fois pour la période de déclaration de l'année **2039 afin de continuer à encourager l'entrée sur le marché de véhicules zéro-émission dans le secteur des véhicules lourds.**

Justification

La pénétration du marché des technologies zéro-émission dans le secteur des véhicules lourds est incertaine et strictement liée à la disponibilité de conditions-cadres favorisantes et à l'acceptabilité par les clients. Le règlement devrait continuer à prévoir certaines flexibilités pour aider les constructeurs automobiles à promouvoir et à vendre les nouveaux véhicules zéro-émission. Pour ces raisons, le facteur ZLEV devrait être prolongé pendant toute la période où ce règlement restera en vigueur.

Amendement 44

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 existants équipé d'un système d'adaptation correspondant à des véhicules zéro-émission. L'installation de systèmes d'adaptation sur des véhicules existants est une formidable occasion d'accélérer la transition vers une mobilité zéro-émission**

d'une manière rentable et économe en ressources.

Amendement 45

Proposition de règlement Considérant 42 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(42 bis) *Le présent règlement vise à accélérer la transition vers une mobilité neutre en carbone d'une manière technologiquement neutre. Pour compléter les efforts visant à accroître la disponibilité de véhicules zéro-émission, un mécanisme basé sur un facteur de correction du carbone est introduit afin de tenir dûment compte de la contribution de l'utilisation de carburants renouvelables durables pour le transport, y compris les biocarburants, les combustibles issus de la biomasse ainsi que les carburants renouvelables d'origine non biologique, lors de l'évaluation du respect, par les véhicules lourds nouvellement immatriculés, des objectifs de réduction des émissions de CO₂.*

Amendement 46

Proposition de règlement Considérant 42 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(42 ter) *Pour accélérer la transition, un mécanisme fondé sur un facteur de correction du carbone, qui tient compte de l'intensité en CO₂ et de la part des carburants neutres en CO₂, est mis en*

place.

Amendement 47

Proposition de règlement Considérant 42 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(42 quater) Une nouvelle définition des «carburants neutres en CO₂» est introduite afin de permettre les carburants renouvelables au sens de la directive (UE) 2018/2001, y compris les biocarburants, les biogaz, les bioliquides, les combustibles issus de la biomasse et les carburants renouvelables d'origine non biologique ou les carburants à base de carbone recyclé.

Amendement 48

Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a Règlement (UE) 2019/1242 Article 2 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) N₁, **excepté ceux qui relèvent du règlement (UE) 2019/631**, N₂ et N₃;

b) N₂, **avec une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de cinq tonnes**, et N₃;

Amendement 49

Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a Règlement (UE) 2019/1242 Article 2 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) il s'applique également, aux fins du présent règlement, aux véhicules professionnels zéro-émission et basse-émission.

Amendement 50

Proposition de règlement

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

Règlement (UE) 2019/1242

Article 2 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les groupes de véhicules 11, 12 et 16 de la catégorie N₃ ne sont pas concernés par les objectifs en matière d'émission de CO₂ énoncés à l'article 3 bis du présent règlement.

Amendement 51

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) «carburant neutre en CO₂», tous les carburants, lorsque les émissions du carburant à l'usage [e(u)] peuvent être considérées comme nulles et que ces carburants ne produisent donc pas d'émissions nettes de gaz à effet de serre ni d'empreinte carbone, et sont conformes au principe de neutralité technologique et aux critères de durabilité de la directive

*2018/2001 et des actes délégués associés;
Parmi ces carburants figurent les
biocarburants, les biogaz, les bioliquides,
les combustibles issus de la biomasse, les
carburants renouvelables d'origine non
biologique ou les carburants à base de
carbone recyclé.*

Amendement 52

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 qui applique une
correction aux émissions de CO₂ 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 des
carburants neutres en CO₂, au sens de
l'article 3, point 23 bis), du présent
règlement.*

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (UE) 2019/124

Article 3 ter – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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**.

véhicules lourds, comme indiqué à l'annexe I, point 4.3. Pour les nouveaux autobus urbains, la part de véhicules zéro-émission est de **80** % à compter de la période de déclaration de l'année **2030 et se rapproche progressivement de 100 % en phase avec le marché et les conditions favorisantes**.

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (UE) 2019/1242

Article 3 bis – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) pour tous les autres sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2030 à 2034, de **45** %,

Amendement

b) pour tous les autres sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2030 à 2034, de **30** %,

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (UE) 2019/1242

Article 3 bis – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) pour tous les autres sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2035 à 2039, de **65** %,

Amendement

c) pour tous les autres sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2035 à 2039, de **50** %,

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Règlement (UE) 2019/1242
Article 3 bis – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2040 et suivantes, de **90** %.

Amendement

d) pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2040 et suivantes, de **75** %.

Amendement 57

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

Texte proposé par la Commission

Article 3 quater

Amendement

supprimé

Justification

Le contenu de l'article 3 quater est peu clair du point de vue des entités adjudicatrices publiques. L'attribution de marchés publics ne devrait pas être plus compliquée dans une situation où les autorités publiques visent déjà une transition écologique. Les exigences proposées sont peu claires et disproportionnées par rapport aux tâches et aux pouvoirs des entités adjudicatrices publiques. Les autorités responsables des transports publics n'ont que peu de marge de manœuvre pour influencer, par exemple, la fiabilité des livraisons ou la disponibilité de pièces de rechange.

Amendement 58

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Règlement (UE) 2019/1242
Article 4 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les données déclarées concernant les nouveaux véhicules lourds du

Amendement

a) les données déclarées concernant les nouveaux véhicules lourds du

constructeur immatriculés au cours de la période de déclaration précédente; et;

constructeur immatriculés au cours de la période de déclaration précédente, *y compris les véhicules professionnels zéro-émission et basse-émission*; et;

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/1242

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis) à l'article 4, paragraphe 1, le point b bis) suivant est ajouté:

b bis) l'application du facteur de correction du carbone déterminé conformément à l'annexe I, point 7 (nouveau).

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5 ter (nouveau)

Règlement (UE) 2019/1242

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter) Méthode d'immatriculation des véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO²

L'article 4 bis suivant est inséré:

Article 4 bis

Après avoir consulté les parties prenantes, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission met

au point une méthode d'immatriculation des véhicules lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ à des fins de conformité, dans le respect du droit de l'Union et de l'objectif de neutralité climatique de l'Union.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point a
Règlement (UE) 2019/1242
Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

À partir du 1er juillet 2020 et pour chacune des périodes de déclaration ultérieures *jusqu'à la période de déclaration de l'année 2029*, la Commission détermine, pour chaque constructeur, le facteur zéro-émission et basse-émission correspondant à la période de déclaration précédente.

Amendement

À partir du 1er juillet 2020 et pour chacune des périodes de déclaration ultérieures, la Commission détermine, pour chaque constructeur, le facteur zéro-émission et basse-émission correspondant à la période de déclaration précédente.

Amendement 62

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6 – sous-point c
Règlement (UE) 2019/1242
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Le facteur zéro-émission et basse-émission réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de **3** %. La contribution à ce facteur des véhicules zéro-émission de la catégorie N, à l'exception des véhicules appartenant aux sous-groupes 4-UD, 4-RD,

Amendement

4. Le facteur zéro-émission et basse-émission réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de **10** %. La contribution à ce facteur des véhicules zéro-émission de la catégorie N, à l'exception des véhicules appartenant aux sous-groupes 4-UD, 4-RD,

4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de **1,5 %**.»;

4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de **3 %**.

Amendement 63

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. **Toutes les dettes d'émission résiduelles sont toutefois 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.

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point c

Règlement (UE) 2019/1242

Article 8 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) lorsque, pour **l'une des périodes de déclaration des années 2025 à 2028, 2030 à 2033, 2035 à 2038**, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse la limite de dette d'émission visée à l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa;

Amendement

a) lorsque, pour **une période** de déclaration, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse la limite de dette d'émission visée à l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa;

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 11 – sous-point c

Règlement (UE) 2019/1242

Article 8 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) lorsque, pour la période de déclaration des années 2029, 2034, 2039 et 2040, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission est positive;

supprimé

Justification

Au vu du niveau extrêmement élevé des sanctions prévues dans le présent règlement, les constructeurs devraient avoir la flexibilité de reporter non seulement les crédits mais aussi les dettes, sans imposer de délai obligatoire de cinq ans pour l'apurement des dettes.

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Règlement (UE) 2019/1242

Article 13 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour **le budget général de l'Union**.

4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour **une ligne budgétaire spécifique «Soutien au secteur automobile» du Fonds social pour le climat**.

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 18

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, **au plus tard 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.

Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement. 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 utilitaires 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) la mise en œuvre de droits d'usage de la route en fonction des émissions de CO₂ 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 utilitaires lourds zéro-émission.***

S'il s'avère qu'une ou plusieurs des conditions favorisantes, notamment au titre des points b), c) ou d), ne sont pas conformes aux objectifs à atteindre par les constructeurs automobiles par les articles 3 bis et 3 ter du présent règlement, il convient de réexaminer ces objectifs et de lever les primes sur les émissions excédentaires de CO₂ conformément à l'article 8 du présent règlement.

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Règlement (UE) 2019/1242

Article 15 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission, le plus tôt possible mais au plus tard le 31 décembre 2026, publie un rapport établissant une méthode commune pour l'évaluation des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds mis sur le marché de l'Union, et de communication harmonisée des informations y afférentes. Elle transmet cette évaluation, y compris, le cas échéant, des propositions relatives à des mesures de suivi, telles que des propositions législatives, au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 19 – sous-point a

Règlement (UE) 2019/1242

Article 17

Texte proposé par la Commission

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 ter, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].;

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 19 – sous-point a

Règlement (UE) 2019/1242

Article 17 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 ter, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].;

Amendement

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 ter, à l'article 4 bis, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 ter, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

La Commission adopte les actes délégués visés à l'article 3 ter, paragraphe 2, au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Justification

Il s'agit d'un amendement nécessaire afin d'offrir des certitudes lors de l'achat de bus urbains

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 19 – sous-point b

Règlement (UE) 2019/1242

Article 17 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

«**La** délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.»;

Amendement

La délégation de pouvoir visée à **l'article 4 bis**, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 quater, paragraphe 3, à l'article 13 quinquies, paragraphe 2, à l'article 13 sexies, paragraphe 4, à l'article 13 septies, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

Justification

La Commission est chargée d'élaborer une méthode pour l'immatriculation des véhicules utilitaires lourds qui utilisent des carburants neutres en CO₂ pour des raisons de conformité.

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 19 – sous-point c

Règlement (UE) 2019/1242

Article 17 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

c) au paragraphe 6, «en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et de l'article 14, paragraphe 1» est remplacé par: «en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, de l'article 13 quater, paragraphe 3, de l'article 13 quinquies, paragraphe 2, de l'article 13 septies, paragraphe 2 et de l'article 14, paragraphe 1»;

Amendement

c) au paragraphe 6, «en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et de l'article 14, paragraphe 1» est remplacé par: «en vertu de l'article **4 bis, de l'article** 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, de l'article 13 quater, paragraphe 3, de l'article 13 quinquies, paragraphe 2, de l'article 13 septies, paragraphe 2 et de l'article 14, paragraphe 1»;

Amendement 73

Proposition de règlement

Annexe I – point 1 – point 1.1.2 – tableau

| <i>Texte proposé par la Commission</i> | |
|--|--|
| Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 | Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement |
| 31a, 31d | 31-LF |
| 31b1 | 31-L1 |
| 31b2 | 31-L2 |
| 31c, 31e | 31-DD |
| 32a, 32b | 32-C2 |
| 32c, 32d | 32-C3 |
| 32e, 32f | 32-DD |
| 33a, 33d, 37a, 37d | 33-LF |

| | |
|---|-------|
| 33b1, 37b1 | 33-L1 |
| 33b2, 37b2 | 33-L2 |
| 33c, 33e, 37c, 37e | 33-DD |
| 34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b | 34-C2 |
| 34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d | 34-C3 |
| 34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f | 34-DD |
| 35a, 35b1, 35b2, 35c | 35-FE |
| 39a, 39b1, 39b2, 35c | 39-FE |
| <i>Amendement</i> | |
| 31a, 31d | 31-LF |
| 31b1 | 31-L1 |
| 31b2 | 31-L2 |
| 31c, 31e | 31-DD |
| 32a, 32b | 32-C2 |
| 32c, 32d | 32-C3 |
| 32e, 32f | 32-DD |
| 33a, 33d, 37a, 37d | 33-LF |
| 33b1, 37b1 | 33-L1 |
| 33b2, 37b2 | 33-L2 |
| 33c, 33e, 37c, 37e | 33-DD |
| 34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, | 34-C2 |

| | |
|--|-------|
| 40a, 40b | |
| 34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d | 34-C3 |
| 34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f | 34-DD |
| 35a, 35b1, 35b2, 35c | 35-FE |
| 39a, 39b1, 39b2, 39c | 39-FE |

Justification

Le présent amendement corrige une coquille. Le groupe de véhicules 35c de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 serait attribué à tort à deux sous-groupes différents, 35-FE et 39 FE, dans le présent règlement. En effet, le groupe de véhicules 39c ne devrait être attribué qu'au sous-groupe de véhicules 39-FE.

Amendement 74

Proposition de règlement **Annexe I – point 1 – point 1.2**

| Catégorie de véhicule | <i>Texte proposé par la Commission</i> 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, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; |
| | Tracteur | Vitesse maximale ne dépassant pas 79 km/h |

Amendement

| 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, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; |

Justification

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Amendement 75

Proposition de règlement
Annexe I – point 2 – point 2.1
Règlement (UE) 2019/1242
Annexe I – point 2

Texte proposé par la Commission

1. Calcul des émissions de CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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

Σ_{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;

$CO_{2v,mp}$ 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;

$CO_{2p,v,mp}$ 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 désigne le facteur de correction du carbone pour le carburant ou le mélange de carburants utilisé i , tel que défini à l'article 3, point 25 et calculé conformément au paragraphe 7 de la présente annexe;

Dans le cas des véhicules à moteur zéro-émission, les valeurs de $CO_{2v,mp}$ et $CO_{2p,v,mp}$ sont fixées à 0.

Amendement 76

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 – point 2.1.1

| <i>Texte proposé par la Commission</i> | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|------|-----|-----|------|------|--------------------|-----|-----|-----|-----|
| Sous-groupe de véhicules (sg)* | Profil de missions (mp)** | | | | | | | | | | |
| | RDL | RDR | LHL | LHR | UDL | UDR | REL, RER, LEL, LER | MUL | MUR | COL | COR |
| 53 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 54 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| <i>Amendement</i> | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------------------------|-------------|-----|-----|-------------|-------------|--------------------|-----|-----|-----|-----|
| Sous-groupe de véhicules (sg)* | Profil de missions (mp)** | | | | | | | | | | |
| | RDL | RDR | LHL | LHR | UDL | UDR | REL, RER, LEL, LER | MUL | MUR | COL | COR |
| 53 | 0,08 | 0,79 | 0 | 0 | 0,02 | 0,11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 54 | 0,08 | 0,79 | 0 | 0 | 0,02 | 0,11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Justification

La pondération du profil de missions ($W_{sg,mp}$) des groupes 53 (camions moyens de type cabine) et 54 (camions moyens de type fourgon) est modifiée afin de mieux refléter l'utilisation normale de ces véhicules. Les données recueillies dans la pratique démontrent que les profils de trajets régionaux représentent une part plus importante que le temps passé par ces véhicules sur les cycles de trajets urbains.

Amendement 77

Proposition de règlement Annexe I – point 2 – point 2.2

Texte proposé par la Commission

où
 Σ_v est la somme de tous
les nouveaux
véhicules lourds du
constructeur faisant
partie du sous-
groupe sg, sous
réserve des
dispositions de
l'article 7 ter;
CO_{2v} désigne les

Amendement

où
 Σ_v est la somme de tous
les nouveaux
véhicules lourds du
constructeur faisant
partie du sous-
groupe sg, **y compris
les véhicules
professionnels zéro-
émission ou basse-
émission**, sous

| | | | |
|---|--|---|---|
| | émissions de CO ₂ spécifiques du nouveau véhicule lourd <i>v</i> , déterminées conformément au point 2.1; | | réserve des dispositions de l'article 7 ter; |
| <i>CO2_{p_v}</i> | <i>désigne les émissions de CO2 spécifiques du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd v, déterminées conformément au point 2.1;</i> | CO2 _v | désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du nouveau véhicule lourd <i>v</i> , déterminées conformément au point 2.1; |
| | | CO2 _{p_v} | désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd <i>v</i> , déterminées conformément au point 2.1; |
| <i>V_{sg}</i> | <i>désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg;</i> | | |
| <i>V_{p_v_{sg}}</i> | désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds dans le sous-groupe <i>sg</i> qui, selon l'article 7 ter, sont pris en compte avec les émissions de CO ₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO ₂ spécifiques moyennes du point 2.2.3; | <i>V_{sg}</i> | désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, <i>y compris les véhicules professionnels zéro-émission ou basse-émission</i> dans le sous-groupe <i>sg</i> ; |
| <i>PL_{sg}</i> | désigne la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe <i>sg</i> , déterminée au point 2.5; | <i>V_{p_v_{sg}}</i> | désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds dans le sous-groupe <i>sg</i> qui, selon l'article 7 ter, sont pris en compte avec les émissions de CO ₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO ₂ spécifiques moyennes du |
| <i>PN_{sg}</i> | désigne le nombre de passagers moyen | | |

des véhicules du sous-groupe sg, déterminé au point 2.5.

PL_{sg}

point 2.2.3;
désigne la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg, déterminée au point 2.5;

PN_{sg}

désigne le nombre de passagers moyen des véhicules du sous-groupe sg, déterminé au point 2.5.

Justification

Les véhicules professionnels devraient continuer à être exclus du champ d'application du présent règlement. En revanche, le champ d'application de ce règlement devrait être élargi de manière à ce que les véhicules professionnels zéro-émission puissent être pris en considération dans les performances d'un constructeur en matière d'émissions de CO2 spécifiques pour la période de déclaration

Amendement 78

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 – point 2.3 – point 2.3.2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

2.3.2 Périodes de déclaration de 2025 à 2029
[...]

Amendement

2.3.2 Périodes de déclaration **à partir** de 2025
[...]

Justification

Il convient de noter que la pénétration du marché des technologies zéro-émission dans le secteur des véhicules lourds est encore incertaine en raison de la disponibilité de conditions favorisantes et de l'acceptation par les clients. Le règlement devrait continuer à offrir une certaine souplesse pour aider les constructeurs de véhicules à vendre des véhicules zéro-émission neufs. Pour ces raisons, le facteur ZLEV devrait être prolongé pour la durée du règlement et la contribution maximale du facteur ZLEV devrait être augmentée.

Amendement 79

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 – point 2.3 – point 2.3.3

Texte proposé par la Commission

Amendement

2.3.3 Périodes de déclaration à partir de 2030

supprimé

ZLEV = 1

Amendement 80

Proposition de règlement

Annexe I – point 2 – point 2.4

Texte proposé par la Commission

[...]

où

$V_{zev_{sg}}$ désigne le nombre de véhicules lourds zéro-émission du constructeur dans un sous-groupe sg ;

$V_{pv_{sg}}$ désigne le nombre de véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg qui, conformément à l'article 7 ter, sont à prendre en compte avec les émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes du point 2.2;

V_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans un sous-groupe sg ;

V désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur.

Amendement

[...]

où

$V_{zev_{sg}}$ désigne le nombre de véhicules lourds zéro-émission du constructeur dans un sous-groupe sg ;

$V_{pv_{sg}}$ désigne le nombre de véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg qui, conformément à l'article 7 ter, sont à prendre en compte avec les

émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes du point 2.2;

- V_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, **y compris les véhicules professionnels zéro-émission ou basse-émission**, dans un sous-groupe *sg*;
- V désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, **y compris les véhicules professionnels zéro-émission ou basse-émission**.

Justification

Les véhicules professionnels devraient continuer à être exclus du champ d'application du présent règlement. Cependant, pour ce qui est des technologies zéro-émission, ces véhicules seront les premiers à être mis sur le marché (par exemple, pour la collecte des déchets municipaux). À cette fin, le champ d'application du règlement devrait être élargi de manière à tenir compte des véhicules professionnels zéro-émission dans la performance en matière d'émission de CO₂ spécifique d'un constructeur au cours de la période de déclaration spécifique.

Amendement 81

Proposition de règlement Annexe I – point 2 – point 2.7

Texte proposé par la Commission

2.7. Émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs visées à l'article 4

Pour chaque constructeur, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes suivantes sont calculées:

2.7.1. Pour les périodes de déclaration de 2019 à 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

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 ₂ 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

Émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs visées à l'article 4

Pour chaque constructeur, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes suivantes sont calculées:

2.7.1 Pour les périodes de déclaration de 2019 à 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

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 CO₂ 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_{sgEHC} désigne la part dans le sous-groupe *sg* des nouveaux véhicules lourds de catégorie N3 du constructeur qui sont autorisés à être utilisés dans une combinaison extra-lourde

α_{sg} désigne le facteur de compensation permettant d'ajuster l'effet de la charge utile plus élevée d'une combinaison d'extra-lourde 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:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100$, pour les camions d'une combinaison extra-lourde en 8x4;

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100$, pour les camions d'autres combinaisons extra-lourdes;

$avgGVW_{sg\ comb}$ désigne la moyenne spécifique au constructeur dans le pays d'immatriculation pour la masse de combinaison (tonnes) maximale autorisée en service pour les camions d'une combinaison extra-lourde en question dans le sous-groupe sg, lorsque la condition suivante est remplie:

Aux fins du calcul des émissions de CO₂, un camion visé par le présent règlement est considéré comme faisant partie d'une combinaison extra-lourde s'il appartient à la catégorie N3 et si la masse maximale autorisée en service de l'ensemble des véhicules dans le pays d'immatriculation est supérieure à 60 tonnes et a été déclarée conformément à l'annexe IV, partie A, point r).

Amendement 82

Proposition de règlement

Annexe I – point 3 – point 3.2 – tableau

| <i>Texte proposé par la Commission</i> | |
|--|---|
| Périodes de référence applicables aux sous-groupes | |
| Les périodes de déclaration suivantes sont appliquées en tant que périodes de référence aux sous-groupes de véhicules: | |
| Sous-groupe de véhicules sg | Période de déclaration de l'année applicable en tant que période de référence |
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 2019 |
| Tous les autres | 2025 |
| <i>Amendement</i> | |

| Périodes de référence applicables aux sous-groupes | |
|--|---|
| Les périodes de déclaration suivantes sont appliquées en tant que périodes de référence aux sous-groupes de véhicules: | |
| Sous-groupe de véhicules <i>sg</i> | Période de déclaration de l'année applicable en tant que période de référence |
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 2019 |
| <i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i> | 2020 |
| Tous les autres | 2025 |

Amendement 83

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – point 4.2

Texte proposé par la Commission

4.2 Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes et des objectifs en matière d'émission spécifiques des constructeurs

Les sous-groupes *sg* suivants sont inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques CO₂(X), les objectifs en matière d'émission spécifiques *T(X)* et la trajectoire des émissions de CO₂ *ET(X)_y*:

| X = 2025 | X= NO | X = MCO2 | X= MZE |
|--|--|--|--|
| sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs en matière d'émission de CO ₂ 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 ₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) | sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs en matière d'émission de CO ₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et | sous-groupes de véhicules de transport de personnes soumis à des objectifs concernant les véhicules zéro-émission conformément à l'article 3 ter |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | et d), et paragraphe 3 | d) | |
| 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, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE |

Amendement

4.2 Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes et des objectifs en matière d'émission spécifiques des constructeurs

Les sous-groupes sg suivants sont inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques CO₂(X), les objectifs en matière d'émission spécifiques $T(X)$ et la trajectoire des émissions de CO₂ $ET(X)_Y$:

| X = 2025 | X= NO | X = MCO2 | X= MZE |
|--|---|---|--|
| sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs en matière d'émission de CO ₂ 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 ₂ 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 ₂ 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. | 31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD, | 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE |

Justification

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO₂ reduction targets (“MCO₂”). The impact in terms of CO₂ emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Amendement 84

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – point 4.3.1 – tableau

Texte proposé par la Commission

| Objectifs de réduction de CO ₂ 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 | 11, 12, 16 | 0 | 43 % | 64 % | 90 % |

| | | | | | |
|---|---|---|-------------|-------------|-------------|
| d'essieux spéciales | | | | | |
| Autocars <i>et autobus interurbains</i> (rf_{sg}) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2 | 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 % |

Amendement

| Objectifs de réduction de CO ₂ 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 | 15 % | 50 % | 70 % |
| Camions lourds > 7,4 t | 1s, 1, 2, 3 | 0 | 30 % | 50 % | 70 % |
| 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 % | 30 % | 50 % | 70 % |
| Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux spéciales | 11, 12, 16 | 0 | 30 % | 50 % | 70 % |
| Autocars (rf_{sg}) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD | 0 | 15 % | 50 % | 70 % |

| | | | | | |
|--|--|---|-------|-------|-------|
| Véhicules primaires d'autocars ($r_{fp,sg}$) | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD | 0 | 15 % | 50 % | 70 % |
| Remorques | | 0 | 7,5 % | 7,5 % | 7,5 % |
| Semi-remorques | | 0 | 15 % | 15 % | 15 % |

Justification

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Amendement 85

Proposition de règlement

Annexe I – point 4 – point 4.3.2 – tableau

| | | | | |
|--|-----------------------------------|-------------|-------------|------------------|
| <i>Texte proposé par la Commission</i> | | | | |
| 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, 31-L2, 33-L2 | 0 | 100 % | 100 % | 100 % |
| <i>Amendement</i> | | | | | |
| Mandats zevM _{sg} concernant les véhicules zéro-émission | | | | | |
| Sous-groupes <small>sg</small> | 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 | 80 % | 100 % | 100 % |

Justification

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban bused and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Amendement 86

Proposition de règlement
Annexe I – point 7 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. CALCUL DU FACTEUR DE CORRECTION DU CARBONE (CCF)

Pour chaque carburant ou mélange de carburants i , le CCF est calculé selon la méthode suivante:

7.1. Pour les carburants neutres en carbone, tels que définis à l'article 3, point 25, et utilisés conformément à l'article 4 bis, $CCF_i = 1$;

7.2. Pour les carburants autres que les carburants neutres en CO_2 , $CCF_i = 0$.

7.3. Pour les mélanges de carburants neutres en CO_2 et de carburants autres que des carburants neutres en CO_2 , le CCF est calculé selon la formule suivante:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

où

CCF_i désigne le facteur de correction du carbone pour un mélange spécifique de carburant conventionnel et de carburant neutre en CO_2 i ;

$SHARES_{n,i}$ désigne 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;

$SHARES_{n-1,i}$ désigne le pourcentage de carburant renouvelable i 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.

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

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Justification

La réglementation devrait introduire un facteur de correction du carbone solide et transparent pour les carburants zéro-carbone et bas-carbone. Cette démarche ne changerait pas l'approche globale du règlement, mais permettrait de combler les lacunes d'une approche fondée uniquement sur l'échappement et de reconnaître l'empreinte réelle des gaz à effet de serre des véhicules et des carburants qu'ils utilisent.

Amendement 87

Proposition de règlement

Annexe III – point 1 – paragraphe 2 – alinéa 9

Texte proposé par la Commission

désigne les émissions de CO₂ en g/km du ***véhicule primaire d'un*** nouveau véhicule lourd v, déterminées pour un profil de missions mp et déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

Amendement

désigne les émissions de CO₂ en g/km du nouveau véhicule lourd v, déterminées pour un profil de missions mp et déclarées conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

Justification

Le présent amendement corrige une coquille: la définition du CO_{2v,mp} de l'annexe III devrait se référer uniquement au véhicule achevé. Les émissions de CO₂ des véhicules primaires ne sont pas corrigées en fonction du nombre de passagers, puisque tous les véhicules primaires d'un sous-groupe donné sont simulés avec le même nombre de passagers. Cela ressort également des définitions du CO_{2pv,mp} au point 2.1 de l'annexe I, qui ne renvoie pas à l'annexe III pour une correction.

Amendement 88

Proposition de règlement

Annexe IV – Partie A – point q bis (nouveau)

Règlement (UE) 2019/1242

Annexe IV – point q bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

q bis) masse maximale d'un camion de

catégorie N3 dans une combinaison extra-lourde 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

| | |
|---|--|
| Titre | 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 |
| Références | COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD) |
| Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance | ENVI 29.3.2023 |
| Avis émis par Date de l'annonce en séance | TRAN 29.3.2023 |
| Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination | Andris Ameriks 19.4.2023 |
| Examen en commission | 24.5.2023 |
| Date de l'adoption | 19.9.2023 |
| Résultat du vote final | + : 29 - : 11 0 : 3 |
| Membres présents au moment du vote final | José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| Suppléants présents au moment du vote final | Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino |
| Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final | Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac |

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

| 29 | + |
|----------|--|
| ECR | Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| ID | Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino |
| PPE | Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo |
| Renew | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet |
| The Left | Kateřina Konečná |

| 11 | - |
|-----------|--|
| Renew | Bergur Løkke Rasmussen |
| S&D | Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati |
| Verts/ALE | Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus |

| 3 | 0 |
|-----|---|
| S&D | Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov |

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention