

Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les
nouveaux véhicules lourds**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Dans le cadre de l'accord de Paris, l'Union européenne (UE) s'est engagée à éviter le changement climatique en maintenant le réchauffement de la planète bien en dessous de 2 °C. La diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) est un préalable essentiel à la réalisation de cet engagement.

Le cadre d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 comprend un objectif de réduire d'au moins 40 % les émissions nationales de gaz à effet de serre dans l'UE par rapport aux niveaux de 1990. Tous les secteurs auront leur rôle à jouer pour atteindre ce niveau d'ambition et pour éviter les coûts et les incidences graves du changement climatique.

Le secteur du transport routier occupe une place très importante pour la réduction des émissions de GES et la décarbonisation de l'économie de l'UE. Les véhicules légers – les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) – assurent déjà leur part des réductions d'émissions et une législation a été proposée¹ en 2017 de façon à ce qu'ils continuent de le faire après 2020.

Le transport routier de marchandises est essentiel au développement des échanges et du commerce sur le continent européen. Les camions représentent environ 70 % du transport de marchandises par voie terrestre et assurent également des services publics essentiels. Le secteur du transport routier de marchandises et de passagers est composé essentiellement de petites et moyennes entreprises (PME): on en compte dans l'UE plus de 600 000, qui occupent près de 3 millions de personnes. La construction, la réparation, la vente, la location et l'assurance des camions emploient 3,5 autres millions de personnes.

Bien que les émissions de CO₂ des véhicules lourds, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de l'UE et 25 % des émissions de CO₂ du transport routier dans l'UE, elles ne sont actuellement pas réglementées au niveau de l'UE. Cela pose trois problèmes principaux:

Premièrement, en l'absence de nouvelles mesures, les émissions de CO₂ des véhicules lourds devraient augmenter de 9 % au cours de la période 2010–2030, en raison de l'accroissement des activités de transport. Comme indiqué dans l'analyse d'impact² accompagnant les normes en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds après 2020, d'autres mesures sont nécessaires pour faire en sorte que le secteur du transport routier atteigne les objectifs nationaux pour 2030 décidés dans le cadre du règlement relatif à la répartition de l'effort.

Deuxièmement, les opérateurs de services de transport et leurs clients passent actuellement à côté d'économies de carburant possibles et d'une réduction de leurs factures énergétiques. Si des technologies d'un bon rapport coût-efficacité permettant de réduire les émissions sont déjà disponibles, elles ne sont pas largement répandues sur le marché des véhicules lourds. Cela est au détriment des opérateurs de services de transport, principalement des SME ou des microentreprises, dont les coûts de carburant peuvent être supérieurs à un quart de leurs coûts de fonctionnement totaux.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final.

Troisièmement, les constructeurs de véhicules lourds de l'UE sont confrontés à des pressions concurrentielles mondiales croissantes car les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine ont déjà mis en œuvre des mesures réglementaires pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules lourds. L'industrie automobile de l'UE doit se maintenir au niveau des améliorations technologiques introduites dans ces marchés afin de préserver sa supériorité technologique en matière d'efficacité énergétique des véhicules.

Il existe un certain nombre d'actes législatifs de l'UE différents qui sont pertinents pour la décarbonisation du transport routier et qui abordent les problèmes susmentionnés dans une certaine mesure. Ils concernent l'offre, la demande, les instruments économiques et les compétences juridiques. Ces mesures ne sont toutefois pas suffisantes pour éliminer les principales barrières commerciales qui entravent l'adoption de technologies économes en carburant.

La proposition de normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds définit une mesure complémentaire, agissant sur l'offre, au niveau de l'UE pour éliminer ces barrières commerciales, avec les principaux objectifs suivants:

- réduire les émissions de CO₂ du secteur des véhicules lourds conformément aux exigences de la politique de l'UE en matière climatique et à l'accord de Paris, tout en réduisant la pollution de l'air, principalement dans les villes;
- faciliter une réduction des coûts de fonctionnement pour les opérateurs de services de transport, dont la plupart sont des PME, et plus largement une réduction des coûts de transport pour les consommateurs, en tant que répercussions des économies de carburant;
- maintenir la position de supériorité technologique et en matière d'innovation des constructeurs de véhicules lourds et des équipementiers de l'UE.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition fait partie du troisième train de mesures sur la mobilité. Elle réalise les engagements pris dans la stratégie européenne de 2016 pour une mobilité à faible taux d'émissions, dont les objectifs comprennent, entre autres, la réduction des émissions de GES dans les transports routiers d'au moins 60 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 ainsi que l'établissement de normes en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds.

La proposition s'appuie sur et complète d'autres mesures existantes de la politique de l'UE en matière de mobilité qui affectent l'environnement réglementaire et encouragent une mobilité à faible taux d'émissions dans le secteur des véhicules lourds, telles que le règlement sur la certification³, le règlement concernant la surveillance et la communication⁴, le système de réception par type de l'UE, la directive sur l'Eurovignette⁵, la directive sur la qualité des carburants⁶, la directive sur les véhicules propres⁷, la directive sur les poids et dimensions

³ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission relatif à la détermination des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules lourds.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Directive 2011/76/UE.

⁶ Directive 2009/30/CE.

⁷ Directive 2009/33/CE.

maximaux autorisés⁸ et la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁹.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition contribue à la transition vers une économie à faible intensité de carbone, sûre et compétitive, et elle aidera à atteindre l'objectif de réduction d'au moins 40 % des émissions inclus dans la stratégie de l'Union européenne¹⁰. Elle aidera également les États membres à atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions décidés dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort¹¹.

Enfin, la proposition est également conforme à l'engagement pris par l'Union au niveau mondial d'atteindre les objectifs ambitieux en matière climatique convenus à Paris lors de la 21^e Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21).

En abordant les aspects relatifs à la supériorité technologique et en matière d'innovation de l'industrie automobile de l'UE, la proposition est cohérente avec la stratégie revisitée pour la politique industrielle¹², qui souligne qu'une industrie automobile moderne et compétitive est essentielle à l'économie de l'UE. De plus, en stimulant le déploiement de nouvelles technologies économes en carburant, la proposition contribue également à remplir les objectifs de l'Union de générer des emplois et de la croissance.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Les articles 191 à 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne spécifient les compétences de l'Union dans le domaine de la lutte contre le changement climatique. En particulier, ils constituent la base juridique de l'action concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules lourds.

L'UE a déjà agi dans le domaine des émissions de CO₂ des véhicules en adoptant les règlements (CE) 443/2009 et (UE) 510/2011, qui fixent des limites pour les émissions de CO₂ des voitures particulières et des camionnettes. La Commission a également adopté une proposition de règlement concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules lourds. Ces règlements étaient fondés sur le chapitre Environnement du traité, à savoir sur l'article 192 du TFUE.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Nécessité d'une action au niveau de l'UE

Le changement climatique est un problème transfrontière et relève d'une compétence partagée entre l'UE et ses États membres. Le transport routier de marchandise a également une dimension transfrontière au regard du service spécifique qu'il rend. Le transport de marchandises n'a pas seulement lieu à l'intérieur d'un pays mais également à travers les États membres et le fait est que les véhicules lourds peuvent être commercialisés dans toute l'UE.

⁸ Directive 2015/719/UE.

⁹ Directive 2014/94/UE.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Par conséquent, l'action de l'UE est justifiée compte tenu, à la fois, de l'incidence transfrontière du changement climatique et de la nécessité de préserver le marché unique des services de transport routier de marchandises et celui des véhicules lourds.

Sans action au niveau de l'UE, il faudrait s'appuyer sur les initiatives des États membres pour réduire les émissions des véhicules lourds. Cependant, de nombreux États membres appliquent actuellement un traitement fiscal préférentiel favorable au carburant utilisé dans le secteur du transport par véhicules lourds, et il y a peu de signaux laissant penser que cela changerait dans l'avenir. Les niveaux actuels de taxation des carburants n'ont pas suscité l'amélioration nécessaire de l'efficacité dans l'utilisation du carburant.

De plus, une telle décision appartient aux États membres et il est improbable que ceux-ci décident tous ensemble d'augmenter les accises sur les carburants à un niveau susceptible de déclencher une amélioration significative de l'efficacité énergétique. En outre, la politique fiscale de l'UE étant soumise à la règle de l'unanimité, il est difficile d'harmoniser ce domaine d'action.

Pour ces raisons, l'augmentation éventuelle des accises sur les carburants pourrait seulement être une mesure complémentaire mais ne pourrait se substituer à l'établissement de normes en matière d'émission de CO₂.

Par ailleurs, au cas où l'action serait laissée à l'appréciation des États membres, différents régimes nationaux pourraient être établis, par exemple en fonction des objectifs fixés dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort. Si cela devait arriver, il en résulterait des niveaux d'ambition et des paramètres de conception différents, qui nécessiteraient toute une série d'options technologiques, ce qui aurait pour effet de diminuer les économies d'échelle et de fragmenter le marché unique.

Étant donné que les constructeurs détiennent des parts différentes du marché des véhicules dans les différents États membres, ils seraient touchés différemment par les différentes législations nationales, ce qui pourrait entraîner des distorsions de la concurrence.

Une action coordonnée et complémentaire au niveau de l'Union est donc nécessaire.

Valeur ajoutée de l'action de l'UE

Compte tenu du marché unique existant pour les nouveaux véhicules lourds, garantir une action harmonisée et établir des objectifs en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds au niveau de l'Union est l'option qui présente le meilleur rapport coût-efficacité. Même si tous les États membres décidaient d'établir des prescriptions réglementaires concernant les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules, une coordination déficiente entre les pays pourrait entraîner une augmentation des coûts de mise en conformité pour les constructeurs et affaiblir l'incitation à concevoir des véhicules lourds économes en carburant en raison de la fragmentation du marché européen.

Les coûts supplémentaires qui résulteraient de l'absence de normes communes et de solutions techniques ou configurations de véhicule communes affecteraient aussi bien les équipementiers que les constructeurs de véhicules. Cependant, ils seraient transférés en fin de compte aux consommateurs, qui devraient faire face à des coûts plus élevés des véhicules.

L'industrie automobile a besoin de la plus grande certitude réglementaire possible afin de réaliser les grands investissements en capital nécessaires pour maximiser l'économie de carburant des nouveaux véhicules, et plus encore pour réaliser la transition vers des groupes motopropulseurs alternatifs. Des normes harmonisées au niveau de l'UE offrent cette certitude sur un horizon de planification à long terme et elles ne pourraient être appliquées avec la même efficacité et la même certitude au niveau des États membres.

- **Proportionnalité**

Les options stratégiques couvertes par la présente proposition visent à réglementer les émissions de CO₂ des véhicules lourds. La proposition est strictement axée sur ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés.

De ce fait, la proposition est conforme au principe de proportionnalité. Elle fixe des normes en matière d'émission qui présentent un bon rapport coût-efficacité pour atteindre les réductions requises des émissions de CO₂ des nouveaux véhicules lourds conformément au cadre d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 tout en assurant dans le même temps une répartition équitable des efforts entre les constructeurs.

Le chapitre 7 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition examine les aspects de proportionnalité de chacune des options stratégiques décrites.

- **Choix de l'instrument**

Le règlement est considéré comme l'instrument juridique approprié parce qu'il fournit les assurances nécessaires du respect par les constructeurs des normes de performance en matière d'émission de CO₂ sans avoir à être transposé dans la législation des États membres. L'objectif de l'UE s'applique à l'Union dans son ensemble. Il est par conséquent nécessaire de garantir qu'une approche uniforme est appliquée dans tous les États membres. De plus, comme expliqué plus haut, une approche harmonisée est nécessaire afin d'éviter les distorsions de la concurrence et les risques de fragmentation du marché intérieur.

Ce choix est également cohérent avec les normes de performance en matière d'émission de CO₂ applicables aux nouvelles voitures particulières et aux nouveaux véhicules utilitaires légers qui sont énoncées dans les règlements (CE) 443/2009 et (UE) 510/2011.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Aucune évaluation n'a pu être réalisée en l'absence de législation de l'UE établissant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a demandé l'avis des parties intéressées au moyen des éléments suivants:

- a) une consultation publique en ligne (du 20 novembre 2017 au 29 janvier 2018);
- b) un atelier des parties intéressées (16 janvier 2018);
- c) des réunions avec des associations sectorielles pertinentes représentant les constructeurs de véhicules, les équipementiers et les fournisseurs de carburant;
- d) des réunions avec les autorités des États membres, les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les partenaires sociaux et les ONG;
- e) des documents de prise de position soumis par des parties intéressées et des États membres.

Une synthèse de la consultation des parties intéressées figure dans l'annexe 2 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition.

Les principaux résultats de la consultation des parties intéressées peuvent se résumer comme suit:

Lorsqu'on leur a demandé quelles étaient, par ordre d'importance, leurs options préférées pour réduire les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules lourds et pour contribuer aux objectifs énergétiques et climatiques pour 2030, les parties intéressées se sont globalement exprimées en faveur d'une législation établissant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ au niveau de l'UE pour les véhicules lourds.

Cependant, alors que toutes les organisations de la société civile sont en faveur d'objectifs contraignants de réduction des émissions de CO₂ des véhicules lourds, certains constructeurs de véhicules lourds et leurs associations ont exprimé une préférence pour d'autres mesures via une approche globale comprenant une législation définissant un système d'étiquetage pour le CO₂ au niveau de l'UE, l'inclusion du secteur des transports dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE, d'autres mesures d'incitation telles que les accises sur les carburants au niveau national, ou une taxe routière basée sur le CO₂.

Si l'établissement de normes en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds n'est pas l'option préférée des constructeurs, ceux-ci ont proposé d'établir des objectifs d'émission de CO₂ pour 2025 et 2030 dans la plage inférieure des options considérées dans l'analyse d'impact et préconisé une révision de l'objectif pour 2030 au début de 2020.

Les organisations non gouvernementales (ONG) du domaine de l'environnement se sont exprimées en faveur d'un objectif unique pour le CO₂, applicable à partir de 2025, à un niveau correspondant à la plage supérieure des options considérées, tout en suggérant de fixer l'objectif pour 2030 à un stade ultérieur.

En ce qui concerne les mesures d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZEV/LEV), les constructeurs ont exprimé une préférence pour un système de bonifications dans lequel ces véhicules feraient l'objet d'un comptage multiple pour l'atteinte de l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur. Les ONG environnementales étaient en faveur soit d'un mandat qui obligerait les constructeurs à immatriculer une part minimum de véhicules ZEV/LEV, soit d'un mandat flexible selon lequel l'objectif d'émissions de CO₂ d'un constructeur serait assoupli si la part de véhicules ZEV/LEV dépasse une valeur de référence.

Toutes les parties intéressées se sont exprimées en faveur d'une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité, les constructeurs préférant la flexibilité la plus large possible et les ONG soutenant uniquement un système d'échange. La plupart des parties intéressées ont approuvé l'établissement d'un processus pour évaluer la représentativité des émissions de CO₂ certifiées par rapport aux émissions réelles.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Pour l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales des options stratégiques, le rapport d'analyse d'impact s'appuie sur une suite de modèles et un ensemble dédié de courbes de coûts couvrant un large éventail de technologies permettant de réduire les émissions de CO₂ des véhicules lourds.

Ces courbes de coûts, qui montrent le potentiel de réduction des émissions de CO₂ et les coûts pour plus de 50 technologies, ont été élaborées dans le cadre d'une étude réalisée par des contractants de la Commission¹³ et de travaux du JRC¹⁴.

¹³ «Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂», étude pour la Commission de TNO, TUG, CE Delft et ICCT, rapport à publier.

¹⁴ «Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model», JRC, à publier.

Le modèle PRIMES-TREMOVE est utilisé afin de projeter l'évolution du secteur du transport routier pour une série de scénarios. Ce modèle a été utilisé de manière cohérente par la Commission pour ses initiatives concernant le climat, l'énergie et les transports. En outre, le modèle DIONE élaboré par la DG JRC a été utilisé pour évaluer les coûts et le modèle macroéconomique EXIOMOD a été utilisé pour quantifier les incidences sur le PIB et le chiffre d'affaires du secteur.

D'autres informations ont été collectées par le biais d'études d'appui commandées à des contractants extérieurs, et auxquelles le JRC a été associé, examinant en particulier les aspects suivants:

- les éléments susceptibles d'avoir une incidence sur la compétitivité industrielle et l'emploi;
- l'incidence d'approches réglementaires, de métriques réglementaires et d'éléments de conception possibles (modalités) différents;
- les incidences sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Des informations sur les données et sur les modèles analytiques utilisés sont présentées au chapitre 6 et dans l'annexe 4 de l'analyse d'impact.

• **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition a été préparée et élaborée conformément aux lignes directrices applicables pour une meilleure réglementation. Le comité d'examen de la réglementation a formulé un avis négatif sur le premier projet le 4 avril 2018.

Les améliorations recommandées par le comité ont été incorporées dans un projet révisé. Celles-ci concernent les principaux éléments suivants: 1) clarifications et expansion de l'analyse des défaillances du marché, notamment en ce qui concerne l'asymétrie des informations sur le marché; 2) analyse approfondie, meilleure présentation et clarification concernant les technologies disponibles et prospectives, ainsi que les incertitudes associées – y compris par l'inclusion de tableaux récapitulatifs des technologies; 3) meilleure présentation de la stratégie passée et future de la Commission pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules lourds d'ici à 2030; 4) davantage d'informations sur les hypothèses de base sous-tendant les calculs sur les économies attendues.

Une deuxième version du projet d'analyse d'impact a obtenu un avis positif du comité le 19 avril 2018. La version finale comprend d'autres améliorations recommandées par le comité dans son avis final: 1) davantage d'informations concernant l'importance de travaux antérieurs sur la mesure, la certification, la surveillance et la communication, pour réglementer les émissions de CO₂ dans le secteur des véhicules lourds; 2) meilleures explications concernant l'inertie dans le développement de nouvelles technologies économes en carburant et la façon dont les incertitudes relatives au marché des transports conduisent les opérateurs à sous-investir dans les technologies permettant de réaliser des économies de carburant.

Options stratégiques

Les options stratégiques envisagées dans l'analyse d'impact sont regroupées en cinq éléments principaux qui doivent permettre de traiter les problèmes identifiés et d'atteindre les objectifs stratégiques.

1) Objectifs d'émission de CO₂ à l'échelle du parc de l'UE (champ d'application, métrique, unité de mesure, niveau, calendrier)

Pour définir les objectifs d'émission de CO₂ à l'échelle du parc de l'UE, les aspects suivants ont été pris en compte: champ d'application, métrique, unité de mesure, niveau, calendrier.

En ce qui concerne le champ d'application de la proposition, les options considérées étaient soit de couvrir les quatre principaux groupes de véhicules qui seront couverts par le règlement sur la certification à partir du 1^{er} janvier 2019, soit de couvrir uniquement le groupe le plus important, dans les deux cas en utilisant des normes d'émission de CO₂ applicables à des véhicules entiers. Une troisième option analysée était l'addition de normes d'émission de CO₂ applicables seulement aux moteurs.

L'option privilégiée est de couvrir les quatre groupes de véhicules ayant les niveaux d'émission de CO₂ les plus élevés et d'avoir recours à des normes d'émission de CO₂ applicables aux véhicules entiers. Cela assurera une efficacité maximale en termes de bénéfices environnementaux et de valeur ajoutée.

En ce qui concerne la métrique pour les objectifs, les options considérées comprennent une approche «du réservoir à la roue» (TTW) et une approche «du puits à la roue» (WTW). En ce qui concerne les unités de mesure pour exprimer les objectifs, trois options ont été considérées, chacune représentant à un degré différent l'utilité des véhicules lourds.

L'option privilégiée est d'utiliser l'approche TTW avec des objectifs fixés en CO₂/tkm. Celle-ci assure la cohérence avec la pratique réglementaire existante, en évitant une double réglementation et la confusion des responsabilités entre constructeurs de véhicules et fournisseurs de carburant. L'unité de mesure tient également pleinement compte de l'utilité des camions couverts.

Toute une série d'options en ce qui concerne le niveau des objectifs et le calendrier, couvrant les vues exprimées par les parties intéressées, ont été évaluées

Selon l'analyse effectuée, l'option privilégiée est d'établir des objectifs contraignants en matière d'émission de CO₂ à partir de 2025, réduisant les émissions par rapport aux niveaux de 2019, sur la base du déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà disponibles. Pour 2030, les incertitudes sont plus élevées en ce qui concerne l'adoption de technologies plus avancées qui ne sont pas encore disponibles. C'est pourquoi l'option privilégiée est celle consistant à fixer seulement un objectif souhaitable pour 2030. Un premier réexamen devrait être effectué en 2022 afin de: i) fixer l'objectif obligatoire également pour 2030; ii) évaluer les modalités de mise en œuvre; iii) revoir le champ d'application afin de couvrir également les petits camions, ainsi que les autobus, les autocars et les remorques.

Cette approche donnera un signal clair et précoce pour les investissements relatifs aux attentes à moyen terme et aidera les États membres à atteindre les objectifs fixés au titre du règlement sur la répartition de l'effort.

2) Répartition de l'objectif pour le parc de l'UE entre les groupes de véhicules et les constructeurs

Alors que l'objectif en matière d'émission de CO₂ au niveau du parc de l'UE définit le niveau d'ambition global de la politique, son application pratique requiert que l'on tienne compte de la composition du parc des constructeurs en termes de répartition entre les différents groupes de véhicules. Le respect de l'objectif devra être démontré au niveau du constructeur. Les options de répartition considérées comprennent des objectifs séparés par sous-groupe de véhicules lourds ou un seul objectif par constructeur, calculé comme la moyenne pondérée de

tous les objectifs des sous-groupes, en tenant compte du nombre de véhicules dans chaque sous-groupe et de leur utilité.

L'option privilégiée est d'avoir un seul objectif moyen pondéré pour chaque constructeur. Cette option obtient le meilleur score en termes d'efficacité et de proportionnalité. Elle offre de la flexibilité en permettant de compenser une performance inférieure des véhicules de certains sous-groupes par un résultat supérieur pour d'autres sous-groupes de véhicules.

3) Mesures d'incitation favorisant les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZEV/LEV)

L'analyse d'impact a considéré quatre types de mesures d'incitation spécifiques pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZEV/LEV). Ceux-ci comprennent des bonifications, un système de crédits à un ou deux sens lié aux objectifs, ainsi qu'un mandat.

Une variante étendant la mesure d'incitation en faveur des ZEV/LEV pour couvrir également d'autres véhicules lourds tels que les autobus et les petits camions, qui ne seraient pas initialement soumis aux objectifs en matière d'émission de CO₂, a en outre été évaluée.

L'option privilégiée est d'instituer une mesure d'incitation en faveur des ZEV/LEV sous la forme de bonifications avec suffisamment de précautions pour empêcher l'affaiblissement des objectifs en matière d'émission de CO₂. Cette option a été jugée la plus efficace compte tenu de l'état de développement et de déploiement spécifique des technologies à émission nulle et à faibles émissions dans le secteur des véhicules lourds.

4) Éléments d'une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité

Différents éléments qui permettent une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité ont été évalués. Ceux-ci comprennent 1) des exemptions pour les véhicules professionnels, par exemple les véhicules de construction ou les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères; 2) la mise en commun; 3) l'échange et 4) la mise en réserve et l'emprunt.

Compte tenu du potentiel limité de réduction d'un bon rapport coût-efficacité des émissions de CO₂ des véhicules professionnels en raison de la faiblesse de leurs kilométrages et de leurs charges utiles par rapport à d'autres véhicules lourds, l'option privilégiée est d'exempter ces véhicules des objectifs de réduction des émissions de CO₂.

En ce qui concerne la flexibilité, l'option privilégiée est celle prévoyant la mise en réserve et l'emprunt de crédits d'émission de CO₂ sur plusieurs années de conformité, y compris les précautions nécessaires pour garantir l'efficacité environnementale de la législation. Cette option est celle qui est la plus efficace et qui perturbe le moins le marché.

5) Questions liées à la gouvernance

L'efficacité des objectifs de réduction pour faire baisser les émissions de CO₂ réelles dépend, d'une part, de la représentativité des résultats de l'outil de simulation VECTO en ce qui concerne la conduite réelle moyenne et, d'autre part, de la mesure dans laquelle les véhicules lourds mis sur le marché sont conformes aux véhicules de référence soumis aux essais lors de la réception par type. Les options considérées ont trait aux émissions réelles, à la surveillance du marché et aux pénalités.

Les options privilégiées sont les suivantes:

- a) imposer la collecte, la publication et la surveillance des données relatives à la consommation de carburant réelle communiquées par les constructeurs, sur la base de compteurs normalisés obligatoires de la consommation de carburant;

- b) mettre en place des essais de contrôle de la conformité en service et imposer la communication des écarts et la mise en place d'un mécanisme de correction;
- c) imposer des pénalités financières en cas de non-respect des objectifs en matière d'émission de CO₂.

Ces options renforceront l'efficacité, l'efficience et la valeur ajoutée de la législation.

Référence du résumé de l'analyse d'impact: SWD(2018)186

Référence de l'avis du comité d'examen de la réglementation: SEC(2018) 233

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément à l'engagement de la Commission en faveur d'une meilleure réglementation, la proposition a été élaborée d'une manière inclusive, fondée sur la transparence et l'interaction continue avec les parties intéressées.

L'analyse d'impact a également examiné comment il serait possible de simplifier la législation et de réduire les coûts administratifs superflus.

Des exemptions aux normes en matière d'émission de CO₂ sont prévues pour les véhicules professionnels.

La proposition contient en outre plusieurs éléments visant à assurer une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité tels que la mise en réserve et l'emprunt, qui réduisent les coûts de mise en conformité pour les constructeurs.

La mise en œuvre du système de bonifications proposé pour les véhicules à zéro émission et à faibles émissions ne créerait pas de charges administratives supplémentaires car il ne nécessite pas de déclaration supplémentaire.

Les incidences, en termes de charge administrative, des options relatives à la gouvernance dépendront des mesures d'application concrètes.

L'initiative en elle-même n'entraînerait pas de coûts administratifs supplémentaires pour les autorités compétentes en matière de réception par type. Les coûts liés à la certification ainsi qu'à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ ont été pris en compte dans le contexte de ces propositions.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire de l'application du règlement proposé est très limitée (voir les détails dans la fiche financière législative en annexe).

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La proposition s'appuie sur le règlement relatif à la certification¹⁵ et sur le règlement relatif à la surveillance et à la communication¹⁶.

¹⁵ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission relatif à la détermination des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules lourds.

En application de ce dernier, l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) combinera les données relatives à l'immatriculation des autorités nationales avec les données relatives à la surveillance des constructeurs et publiera, par constructeur et par groupe de véhicules, des données de surveillance annuelles pour chaque nouveau véhicule certifié qui est immatriculé dans l'UE.

En outre, l'analyse d'impact suggère que l'on complète le règlement proposé relatif à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds par les deux mesures de surveillance supplémentaires suivantes:

- la collecte, la publication et la surveillance des données de la consommation de carburant réelle communiquées par les constructeurs et basées sur des compteurs de consommation de carburant obligatoires;
- la mise en œuvre d'essais de contrôle de la conformité en service et l'obligation de déclarer les écarts par rapport aux valeurs de la réception par type, combinée avec un mécanisme de correction.

Ces mesures de surveillance complémentaires renforceraient le processus de surveillance et garantiraient l'efficacité de l'initiative législative proposée.

• **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Article 1^{er} – Objet

Cet article expose l'objet du présent règlement, qui est de contribuer à atteindre les réductions d'émissions de CO₂ requises dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort par le biais de réductions d'émissions dans le secteur du transport routier. Il spécifie également les objectifs de réduction relatifs qui doivent être atteints par le parc de l'Union de véhicules lourds au cours de la période 2025 à 2029. Il établit pour 2030 un objectif souhaitable qui devrait être déterminé à la suite d'un réexamen en 2022.

Les objectifs sont fixés en tant que réduction relative des émissions spécifiques moyennes des véhicules immatriculés au cours de l'année de référence 2019, qui est la première année pour laquelle des données officiellement surveillées concernant les émissions de CO₂ seront disponibles. Les objectifs sont attribués à chaque sous-groupe de véhicules défini dans la section 1 de l'annexe 1. Les véhicules professionnels (par exemple, les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères et les camions de construction) n'ont pas le même potentiel de réduction des émissions de CO₂ que les véhicules lourds utilisés pour l'acheminement de marchandises et ils sont par conséquent exclus du calcul des émissions de CO₂ de référence.

Les émissions de CO₂ de référence sont déterminées conformément à la section 3 de l'annexe I.

Article 2 – Champ d'application

Cet article définit les véhicules qui relèvent du champ d'application du présent règlement par référence aux catégories pertinentes définies dans la législation sur la réception par type et aux quatre sous-groupes de véhicules pour lesquels des données certifiées sur les émissions de CO₂ seront disponibles à partir de 2019. Les véhicules des catégories M2 (autobus) et M3 (autocars) et les véhicules de la catégorie N (camions) qui ne relèvent pas des quatre groupes de véhicules susmentionnés ne seront pas soumis aux exigences de réduction des émissions de CO₂, mais devraient être pris en compte aux fins des mesures d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions (voir article 5).

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

La disposition spécifie en outre quand des véhicules sont considérés comme nouvellement immatriculés aux fins du présent règlement.

Article 3 – Définitions

Cet article énonce les définitions applicables aux fins du présent règlement.

Article 4 – Émissions spécifiques moyennes d'un constructeur

Selon cet article, la Commission détermine et publie annuellement les émissions de CO₂ spécifiques moyennes de chaque constructeur à partir de 2019. Les données servant de base au calcul des émissions moyennes sont communiquées par les constructeurs concernés conformément au règlement (UE) n° .../2018. Afin de refléter l'utilité et la spécificité des différents véhicules lourds, ceux-ci sont attribués à des sous-groupes de véhicules, au sein desquels des pondérations spécifiques sont appliquées pour les profils de missions (c'est-à-dire les caractéristiques d'utilisation du véhicule), les charges utiles et les kilométrages annuels. En outre, la part de véhicules du constructeur dans chaque sous-groupe de véhicules est prise en compte. Les véhicules professionnels des catégories N2 et N3 (par exemple, les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères et les camions de construction) n'ont pas le même potentiel de réduction des émissions de CO₂ que les véhicules lourds utilisés pour l'acheminement de marchandises et ils ne sont par conséquent pas inclus dans le calcul de la moyenne. Les formules pour le calcul des émissions spécifiques moyennes figurent dans la section 2 de l'annexe I.

Article 5 – Véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions

Afin d'encourager le déploiement de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions, ces véhicules font l'objet d'un comptage multiple pour les besoins de la détermination des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur à partir de 2019. Les constructeurs de véhicules à émission nulle et à faibles émissions bénéficient de bonifications pour chaque véhicule à émission nulle ou à faibles émissions mis sur le marché avec un coefficient multiplicateur différent en fonction des émissions de CO₂ du véhicule.

Un encouragement spécifique est également prévu pour les véhicules lourds à émission nulle des catégories M2 (autobus) et M3 (autocars), de même que pour certains véhicules de la catégorie N (petits camions), y compris les véhicules professionnels à émission nulle. Alors que ces catégories de véhicules ne sont pas soumises aux exigences de réduction des émissions de CO₂ au titre du présent règlement, elles sont néanmoins prises en considération aux fins de la détermination du facteur d'émission nulle et de faibles émissions.

Par véhicule lourd à faibles émissions, on entend des véhicules lourds dont les émissions spécifiques sont inférieures à 350 g de CO₂/km, c'est-à-dire un peu moins de la moitié de la moyenne des émissions du parc.

Afin de préserver l'intégrité environnementale des objectifs, l'abaissement des émissions spécifiques moyennes des constructeurs par le biais du système d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions devrait également faire l'objet d'un plafond.

Les formules permettant de calculer le facteur d'émission nulle et de faibles émissions figurent au point 2.3 de l'annexe I.

Article 6 – Objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs

Cet article prévoit le calcul d'objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs pour l'année civile précédente, à partir de 2026. Les premiers objectifs annuels seront par conséquent déterminés pour l'année civile 2025. Les objectifs prennent en compte les objectifs de réduction globaux pour 2025 et 2030, ainsi que l'utilité et les spécificités de différents

véhicules lourds, de la même manière que pour le calcul des émissions spécifiques moyennes. Les objectifs d'émissions spécifiques annuels d'un constructeur seront par conséquent calculés en tant que moyenne pondérée des objectifs déterminés pour chacun des sous-groupes de véhicules.

Les formules permettant de calculer l'objectif d'émissions spécifiques figurent dans la section 4 de l'annexe I.

Article 7 – Crédits et dettes d'émission

Cet article définit un mécanisme «de mise en réserve et d'emprunt», permettant à un constructeur de compenser un résultat inférieur à son objectif d'émissions spécifiques d'une année par un résultat supérieur d'une autre année. À cette fin, le constructeur peut «mettre en réserve» des crédits d'émission si ses émissions sont inférieures à une trajectoire de réduction déterminée comme une trajectoire linéaire partant des émissions de CO₂ de référence de 2019 et aboutissant aux objectifs pour 2025 puis partant des objectifs pour 2025 et aboutissant aux objectifs pour 2030. Deux trajectoires différentes sont nécessaires pour tenir compte du fait que les pentes peuvent différer en fonction des objectifs exacts déterminés pour 2025 et 2030. Afin d'encourager les réductions d'émissions précoces, des crédits peuvent déjà être acquis entre 2019 et 2024 puis, de façon similaire, pour la période 2025 à 2029. Les crédits d'émission acquis au cours de la période 2019 à 2024 sont pris en compte pour évaluer la conformité du constructeur à son objectif d'émissions spécifiques pour 2025 uniquement. Aucun autre report de crédits acquis durant la période 2019 à 2024 ne sera autorisé. Des crédits d'émission peuvent également être acquis et utilisés pour la période suivante de 2025 à 2029. Si un constructeur dépasse son objectif au cours de l'une des années 2025 à 2029, il peut acquérir une dette d'émission limitée qui doit être apurée au plus tard en 2029. La dette d'émission totale ne peut dépasser 5 % de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur en 2025, faut de quoi le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires lui sera imposé conformément à l'article 8.

Les crédits et dettes d'émission sont des éléments définis pour les besoins des calculs mais ils ne sont pas considérés comme des avoirs qui sont transférables ou soumis à des mesures budgétaires.

Les formules permettant de calculer la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ et les crédits et dettes d'émission figurent dans la section 5 de l'annexe I.

Article 8 – Conformité aux objectifs d'émissions spécifiques

S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires, compte tenu des crédits et dettes d'émission acquis conformément à l'article 7, la Commission lui impose une pénalité financière sous la forme d'une prime pour émissions excédentaires. Le niveau de la prime est fixé à 6 800 € par g/tkm, équivalant à 570 € par g/km sur la base d'une charge utile moyenne de 12 tonnes, d'émissions excédentaires, ce qui reflète le coût marginal des technologies de réduction des émissions de CO₂.

Les formules permettant de calculer les émissions excédentaires figurent dans la section 6 de l'annexe I. Les méthodes de collecte des primes seront déterminées au moyen d'un acte d'exécution.

Article 9 – Vérification des données de surveillance

Cet article définit un mécanisme assurant la mise en place d'une procédure de contrôle de la conformité en service des valeurs d'émission de CO₂ des véhicules lourds s'appuyant sur la législation relative à la réception par type. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent les écarts détectés et la Commission prend ceux-ci en compte au

moment où elle vérifie le respect par les constructeurs de leurs objectifs. La disposition comprend l'habilitation permettant à la Commission de définir les modalités de cette procédure par la voie d'un acte d'exécution.

Article 10 – Publication des données et performance des constructeurs

Cet article énonce les données que la Commission publiera au sujet du respect par les constructeurs de leur objectif annuel (c'est-à-dire la décision relative à la surveillance annuelle).

L'article habilite également la Commission à ajuster les émissions de CO₂ de référence de 2019 conformément à des procédures bien définies (énoncées à l'article 12 et dans l'annexe II), afin de refléter des ajustements des valeurs de charge utile ou des changements dans la procédure de réception par type qui ont une incidence non négligeable sur les émissions de CO₂ déterminées pour un véhicule lourd. L'ajustement affectera le calcul des objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs à compter de l'année suivant son adoption.

Article 11 – Émissions de CO₂ et consommation de carburant réelles

Cet article prévoit une habilitation permettant à la Commission de surveiller et d'évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ simulées avec l'outil VECTO, conformément au règlement (UE) 2017/2400 de la Commission. À cette fin, la Commission devrait avoir le pouvoir de demander que des données réelles soient collectées et communiquées par les États membres et les constructeurs. Cette approche suit celle proposée pour les véhicules légers et, dans un premier temps, requiert l'introduction de compteurs normalisés obligatoires de la consommation de carburant à bord des véhicules lourds.

Article 12 – Ajustements aux annexes I et II

Le progrès technique et des changements dans les procédures de réception par type peuvent affecter le niveau des valeurs d'émission de CO₂ officielles déterminées pour les véhicules lourds relevant du champ d'application du présent règlement. Afin de prendre en compte ces changements, l'article prévoit une habilitation permettant à la Commission d'ajuster certains paramètres techniques définis dans les annexes I et II, y compris l'adoption d'une méthodologie afin de déterminer un véhicule représentatif pour chaque sous-groupe de véhicules, sur la base duquel ces changements seraient évalués. Les ajustements proposés suivent des étapes clairement définies énoncées dans les sections 1 et 2 de l'annexe II.

Article 13 — Évaluation et rapport

Cet article requiert que la Commission soumette un rapport sur l'efficacité du présent règlement, au plus tard en 2022. Le rapport devrait aborder la question de l'objectif de réduction des émissions pour 2030 ainsi que celle de la fixation d'objectifs de réduction pour d'autres véhicules lourds qui ne sont pas encore soumis à des exigences de réduction. Le rapport devrait également couvrir l'efficacité des modalités, c'est-à-dire le système d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions et le mécanisme «de mise en réserve et d'emprunt», et examiner la nécessité de prolonger ces modalités au-delà de 2030. Le cas échéant, le rapport devrait être accompagné d'une proposition de modification du règlement.

Articles 14 et 15 — Comitologie et délégation de pouvoirs

Il s'agit de dispositions standard concernant la procédure de comitologie et la délégation de pouvoirs.

Article 16 — Modification du règlement (CE) n° 595/2009

Cette modification vise à introduire une base juridique dans le règlement (CE) n° 595/2009 [règlement relatif à la réception par type au regard des émissions des véhicules lourds (Euro VI)] afin que la Commission puisse établir une procédure de contrôle de la conformité en service pour vérifier les émissions de CO₂ des véhicules lourds. Cette procédure est essentielle à une surveillance efficace du marché dans le cadre du système de réception par type et des valeurs d'émissions de CO₂ utilisées aux fins de la conformité aux objectifs.

Annexe I

L'annexe I définit les prescriptions techniques et les formules pour les éléments suivants:

- attribution d'un véhicule à un sous-groupe;
- calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur;
- calcul des émissions de CO₂ de référence;
- calcul de l'objectif d'émissions spécifiques pour un constructeur;
- calcul de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ et des crédits et dettes d'émission;
- détermination des émissions excédentaires d'un constructeur.

Annexe II

L'annexe II définit les procédures permettant d'ajuster les émissions de CO₂ de référence, c'est-à-dire les facteurs d'ajustement de la charge utile (section 1) et la méthodologie pour prendre en compte les changements apportés aux procédures de réception par type (section 2).

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁷,
vu l'avis du Comité des régions¹⁸,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions exprime une ambition claire: d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être d'au moins 60 % inférieures à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports.
- (1) À la suite de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux trains de mesures sur la mobilité, en mai¹⁹ et en novembre 2017²⁰. Ces trains de mesures définissent un programme positif réalisant la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et assurant une transition sans heurts vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous.
- (2) Le présent règlement fait partie du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement», qui traduit la nouvelle stratégie en matière de politique industrielle de septembre 2017²¹, et a pour objet de compléter le processus visant à permettre à l'Union de glaner pleinement les bénéfices de la modernisation et de la

¹⁷ JO C [...], [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...], [...], p. [...].

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

²⁰ Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs, COM(2017) 675 final.

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

décarbonisation de la mobilité. L'objectif du train de mesures est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus sûrs et le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l'impératif de réagir au changement climatique. Cela nécessitera l'engagement entier de l'Union, des États membres et des parties intéressées, notamment en accentuant les efforts visant à réduire les émissions de CO₂ et la pollution de l'air.

- (3) Le présent règlement définit, parallèlement aux normes d'émission de CO₂ applicables aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers²², une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la réunion du Conseil Environnement, le 6 mars 2015.
- (4) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.
- (5) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par le biais d'une approche globale et technologiquement neutre visant à promouvoir la réduction des émissions et l'efficacité énergétique dans les transports, l'électrification des transports et le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur également, après 2020.
- (6) L'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement de la stratégie pour une Union de l'énergie adoptée le 25 février 2015, afin d'offrir aux consommateurs de l'Union une énergie sûre, durable, compétitive et abordable. La stratégie pour une Union de l'énergie affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique.
- (7) Les émissions de CO₂ des véhicules lourds, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de CO₂ dans l'Union et environ 25 % de l'ensemble des émissions de CO₂ du transport routier. Faute de prendre de nouvelles mesures, la part des émissions des véhicules lourds devrait augmenter d'environ 9 % entre 2010 et 2030. Pour le moment, la législation de

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

l'Union n'a encore fixé aucune exigence en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds.

- (8) Afin de réaliser pleinement le potentiel d'efficacité énergétique et d'assurer que le secteur du transport routier dans son ensemble contribue aux réductions convenues des émissions de gaz à effet de serre, il est approprié de compléter les normes d'émission de CO₂ déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds. Ces normes seront un moteur pour l'innovation dans des technologies efficaces sur le plan énergétique, contribuant au renforcement de la supériorité technologique des constructeurs et des équipementiers de l'Union.
- (9) Étant donné que le changement climatique est un problème transfrontière et qu'il est nécessaire de préserver le bon fonctionnement aussi bien du marché unique des services de transport routier que de celui de la construction de véhicules lourds, il est approprié de fixer des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds au niveau de l'Union. Ces normes devraient être conçues de façon à ne pas porter atteinte à la législation sur la concurrence.
- (10) Pour définir les niveaux de réduction qui devraient être atteints par le parc de véhicules lourds de l'Union, il convient de tenir compte de l'efficacité de ces niveaux de réduction pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement sur la répartition de l'effort [règlement (UE) n°.../2018] d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs, les opérateurs de services de transport et les consommateurs, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, l'innovation et les avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique.
- (11) Une nouvelle procédure a été introduite dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009²³ afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules lourds individuels. Le règlement (UE) 2017/2400²⁴ de la Commission définit une méthodologie, basée sur l'outil VECTO, au moyen de laquelle les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules lourds entiers peuvent être simulées. Cette méthodologie permet de tenir compte de la diversité du secteur des véhicules lourds et du degré élevé d'adaptation des véhicules individuels. Dans une première étape, à partir du 1^{er} janvier 2019, les émissions de CO₂ sont déterminées pour quatre groupes de véhicules lourds qui représentent environ 65 % à 70 % de toutes les émissions de CO₂ du parc de véhicules lourds de l'Union.
- (12) Compte tenu de l'innovation et de la mise en œuvre de nouvelles technologies améliorant l'efficacité énergétique des véhicules lourds, l'outil de simulation

²³ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

²⁴ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, JO L 349 du 29.12.2017, p. 1.

VECTO ainsi que le règlement (UE) 2017/2400 seront actualisés de façon continue et immédiate.

- (13) Les données sur les émissions de CO₂ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) n°.../2018 du Parlement européen et du Conseil²⁵. Ces données devraient former la base à partir de laquelle seront déterminés les objectifs de réduction à atteindre par les quatre groupes des véhicules lourds dont les émissions sont les plus importantes dans l'Union ainsi que les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur pour une année civile donnée.
- (14) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO₂ moyennes des mêmes véhicules en 2019, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà disponibles pour les véhicules conventionnels. L'objectif pour 2030 devrait être considéré comme un objectif souhaitable et l'objectif définitif ne devrait être déterminé qu'à la suite d'un réexamen effectué en 2022 car il y a davantage d'incertitudes en ce qui concerne l'adoption de technologies plus avancées qui ne sont pas encore disponibles.
- (15) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de remplacement disponible du gazole pour les véhicules lourds. Le déploiement de technologies basées sur le GNL actuelles et à l'avenir, plus innovantes contribuera à la réalisation des objectifs en matière d'émission de CO₂ à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO₂ plus faibles par rapport aux véhicules diesel. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des véhicules fonctionnant au GNL est déjà entièrement reflété dans l'outil VECTO. De plus, les technologies actuelles basées sur le GNL assurent un faible niveau d'émissions de polluants atmosphériques tels que les NOx et les matières particulaires. Une infrastructure minimale suffisante d'approvisionnement en carburant est également en place et devrait être développée en tant qu'élément de cadres stratégiques nationaux pour l'infrastructure d'approvisionnement en carburants alternatifs.
- (16) Dans le calcul des émissions de référence de 2019 servant de base pour déterminer les objectifs de réduction pour 2025 et 2030, il convient de prendre en compte le potentiel de réduction attendu du parc de véhicules lourds sur cette période. Il est donc approprié d'exclure du calcul les véhicules professionnels, tels que ceux utilisés pour la collecte des ordures ménagères ou les travaux de construction. Ces véhicules parcourent un kilométrage comparativement faible et, en raison de leurs caractéristiques de conduite spécifiques, les mesures techniques visant la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant n'offrent pas un aussi bon rapport coût-efficacité que dans le cas des véhicules lourds utilisés pour acheminer des marchandises.
- (17) Les prescriptions en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient être exprimées en grammes de CO₂ par tonne-kilomètre afin de refléter l'utilité des véhicules lourds.
- (18) Une répartition équitable des exigences de réduction globales entre les constructeurs doit être assurée, en tenant compte de la diversité des véhicules lourds en termes de conception et de caractéristiques de conduite, de kilométrage annuel, de charge utile et de configuration d'attelage. Il est par conséquent approprié de distinguer les

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

véhicules lourds en fonction de sous-groupes différents et séparés de véhicules qui reflètent les caractéristiques d'utilisation habituelle des véhicules et leurs caractéristiques techniques spécifiques. L'assignation aux constructeurs d'objectifs annuels d'émissions spécifiques correspondant à la moyenne pondérée des objectifs définis pour chacun de ces sous-groupes leur donne les moyens de compenser effectivement une éventuelle performance moins bonne de leurs véhicules dans certains sous-groupes par une performance supérieure dans d'autres sous-groupes de véhicules, en tenant compte des émissions de CO₂ moyennes sur la durée de vie des véhicules dans les différents sous-groupes.

- (19) La réalisation par un constructeur de ses objectifs spécifiques annuels devrait être évaluée sur la base de ses émissions moyennes de CO₂. Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes, les spécificités qui sont reflétées dans les objectifs des différents sous-groupes de véhicules devraient également être prises en considération. En conséquence, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur devraient être basées sur les émissions moyennes déterminées pour chaque sous-groupe en incluant une pondération basée sur leur kilométrage annuel moyen et leur charge utile moyenne supposés, ce qui reflète les émissions de CO₂ sur la durée de vie totale. En raison du potentiel de réduction limité des véhicules professionnels, ceux-ci ne devraient pas être pris en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes.
- (20) Contrairement aux voitures particulières et aux camionnettes, des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions ne sont pas encore disponibles sur le marché, excepté dans le cas des autobus. Un mécanisme spécial, sous la forme de bonifications, devrait donc être introduit pour faciliter une transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle. Cela fournira des incitations à développer et déployer sur le marché de l'Union des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions qui complèteraient les instruments agissant sur la demande, notamment la directive sur les véhicules propres 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil²⁶.
- (21) Afin de calculer les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, tous les véhicules à émission nulle ou à faibles émissions devraient par conséquent faire l'objet d'un comptage multiple. Le niveau des incitations devrait varier en fonction des émissions de CO₂ réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les économies résultantes devraient être soumises à un plafond.
- (22) Les véhicules lourds à faibles émissions ne devraient bénéficier de mesures d'incitation que si leurs émissions de CO₂ sont inférieures d'environ la moitié des émissions de CO₂ de la moyenne du parc de l'Union en 2025. Ceci est cohérent avec l'approche adoptée dans le cas des véhicules légers et encouragerait l'innovation dans ce domaine.
- (23) Dans la conception du mécanisme d'incitation au déploiement de véhicules lourds à émission nulle, il convient d'inclure les petits camions, les autobus et les autocars, qui ne sont pas soumis à des objectifs d'émission de CO₂ au titre du présent règlement. Ces véhicules présentent également des avantages non négligeables en termes de contribution à la résolution des problèmes de pollution atmosphérique dans les villes. Il convient toutefois d'observer que des autobus à faibles émissions sont

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

déjà sur le marché et font l'objet de mesures d'incitation agissant sur la demande, notamment dans le cadre de marchés publics. Afin d'assurer que les mesures d'incitation assurent un juste équilibre entre les différents types de véhicules, les économies résultant des petits camions, des autobus et des autocars à émission nulle devraient donc également faire l'objet d'un plafond.

- (24) Afin de promouvoir une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité des exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, tout en prenant en compte les fluctuations dans la composition du parc et des émissions au fil des années, les constructeurs devraient avoir la possibilité de compenser le dépassement de leurs objectifs d'émissions spécifiques une année par un niveau d'émission inférieur une autre année.
- (25) Afin d'encourager l'obtention rapide de réductions, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions définie par les émissions de référence de 2019 et l'objectif pour 2025, devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif pour 2025. De manière similaire, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions entre les objectifs pour 2025 et pour 2030 devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif au cours de la période 2025 à 2029.
- (26) En cas de non-conformité à son objectif d'émissions spécifiques au cours des années 2025 à 2029, un constructeur devrait avoir la possibilité d'acquiescer une dette d'émission limitée. Cependant, pour 2029, les constructeurs devraient épuiser toute dette d'émission résiduelle.
- (27) Les crédits et dettes d'émission devraient être considérés uniquement pour les besoins de la détermination du respect par le constructeur de son objectif d'émissions spécifiques et non comme des avoirs qui sont transférables ou soumis à des mesures budgétaires.
- (28) La Commission devrait imposer une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, lorsque les émissions d'un constructeur sont trop élevées, en tenant compte des crédits et dettes d'émission. Afin d'inciter suffisamment les constructeurs à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds, la prime devrait dépasser les coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs. La prime devrait être considérée comme une recette pour le budget général de l'Union. La méthodologie pour la collecte des primes devrait être déterminée au moyen d'un acte d'exécution, en prenant en compte la méthodologie adoptée conformément au règlement (CE) n° 443/2009.
- (29) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement. L'obligation faite aux constructeurs de livrer des données précises conformément au règlement (UE) n°.../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds] et les amendes administratives qui pourraient être imposées en cas de non-respect de cette obligation contribuent à assurer la robustesse des données utilisées pour contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement.
- (30) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO₂ conformément au présent règlement que les émissions de CO₂ des véhicules lourds en cours

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

- (31) Afin d'être en position de prendre de telles mesures, la Commission devrait être habilitée à préparer et à appliquer une procédure pour vérifier la conformité en service des émissions de CO₂ des véhicules lourds mis sur le marché. Le règlement (CE) n° 595/2009 devrait être modifié à cette fin.
- (32) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO₂. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)²⁷ en ce qui concerne les véhicules légers, il est également approprié, dans le cas des véhicules lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) n° 2017/2400. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations.
- (33) En 2022, la Commission devrait évaluer l'efficacité des normes d'émission de CO₂ définies dans le présent règlement et, en particulier, le niveau des réductions à atteindre pour 2030 et au-delà, les modalités qui devraient être disponibles pour atteindre cet objectif, ainsi que la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds tels que les petits camions, les autobus, les autocars et les remorques. Cette évaluation devrait également inclure, strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules lourds et aux combinaisons de véhicules dépassant les poids et dimensions standard applicables au transport national, par exemple les solutions modulaires.
- (34) Afin d'assurer que les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds restent représentatives et entièrement actuelles, les modifications apportées au règlement (CE) n°595/2009 et à sa législation d'exécution qui affectent ces valeurs doivent être reflétées dans le présent règlement. À cette fin, la Commission devrait être habilitée à déterminer une méthodologie pour définir un véhicule lourd représentatif de chaque sous-groupe de véhicules, sur la base duquel les changements des émissions de CO₂ spécifiques devraient être évalués.
- (35) Les compétences d'exécution relatives à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 3 et à l'article 12, paragraphe 2, devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁸.
- (36) En vue de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union

²⁷ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblant l'écart entre les émissions réelles de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

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

européenne afin de lui permettre d'ajuster les émissions de CO₂ de référence conformément à l'article 12, paragraphe 2, et de modifier les annexes I et II en ce qui concerne certains paramètres techniques, y compris les pondérations des profils de missions, les charges utiles et les kilométrages annuels, ainsi que les facteurs d'ajustement de la charge utile. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»²⁹. En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.

- (37) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur échelle et de leurs effets, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et objectifs

Afin de contribuer à la réalisation l'objectif de l'Union de réduire, d'ici 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par l'article 2 du règlement (UE) n° 2018/... [règlement sur la répartition de l'effort], d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement fixe des normes de performance en matière d'émission de CO₂ applicables aux nouveaux véhicules lourds de telle sorte que les émissions de CO₂ spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds soient réduites par rapport aux émissions de CO₂ de référence de la manière suivante:

- a) du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029, de 15 %;
- b) à partir du 1^{er} janvier 2030, d'au moins 30 %, sous réserve du réexamen visé à l'article 13.

Les émissions de CO₂ de référence sont fondées sur les données de surveillance de 2019 communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds], en excluant les véhicules professionnels, et sont calculées conformément au point 3 de l'annexe I.

Article 2
Champ d'application

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

²⁹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- a) porteurs, avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes;
- b) porteurs, avec une configuration d'essieux de 6x2;
- c) tracteurs, avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes;
- d) tracteurs, avec une configuration d'essieux de 6x2.

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

2. Aux fins du présent règlement, les véhicules visés au paragraphe 1 sont considérés comme des nouveaux véhicules pour une année civile donnée s'ils sont immatriculés dans l'Union pour la première fois au cours de ladite année et s'ils n'ont pas été précédemment immatriculés en dehors de l'Union.

Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

Article 3 *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions de CO₂ de référence», la moyenne des émissions spécifiques en 2019 de tous les nouveaux véhicules lourds dans chacun des sous-groupes de véhicules, à l'exclusion des véhicules professionnels, déterminée conformément au point 3 de l'annexe I;
- b) «émissions spécifiques», les émissions de CO₂ d'un véhicule lourd individuel, déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;
- c) «émissions spécifiques moyennes», la moyenne des émissions spécifiques des nouveaux véhicules lourds d'un constructeur pour une année civile donnée, déterminée conformément au point 2.7 de l'annexe I;
- d) «objectif d'émissions spécifiques», l'objectif d'un constructeur individuel, exprimé en g/tkm et déterminé annuellement pour l'année civile précédente conformément au point 4 de l'annexe I;
- e) «porteur», un camion qui n'est pas conçu ni construit pour tracter une semi-remorque;
- f) «tracteur», une unité de traction qui est conçue et construite exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
- g) «sous-groupe de véhicules», un groupement de véhicules tel que défini au point 1 de l'annexe I, caractérisé par un ensemble commun et distinctif de critères techniques pertinents pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules;
- h) «véhicule professionnel», un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de marchandises et pour lequel les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ont été déterminées, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses

mesures d'exécution, uniquement pour d'autres profils de missions que ceux définis au point 2.1 de l'annexe I du présent règlement;

- i) «constructeur», la personne ou l'organisme responsable de la soumission des données relatives aux nouveaux véhicules lourds conformément à l'article 5 du règlement (UE) n° .../2018 ou, dans le cas de véhicules lourds à émission nulle, la personne ou l'organisme responsable envers l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type d'un véhicule entier ou de la réception individuelle conformément à la directive 2007/46/CE, et de la conformité de la production;
- j) «véhicule lourd à émission nulle», un véhicule lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution;
- k) «véhicule à faibles émissions», un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd à émission nulle, dont les émissions de CO₂ spécifiques sont inférieures à 350 g/km, telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;
- l) «profil de missions», la combinaison d'un cycle de vitesse cible, d'une valeur de charge utile, d'une configuration de carrosserie ou de remorque et d'autres paramètres, le cas échéant, reflétant l'utilisation spécifique d'un véhicule, sur la base de laquelle sont déterminées les émissions de CO₂ et la consommation de carburant officielles d'un véhicule lourd;
- m) «cycle de vitesse cible», la description de la vitesse d'un véhicule, que le conducteur souhaite atteindre ou à laquelle il est limité par les conditions de circulation, en fonction de la distance couverte lors d'un trajet;
- n) «charge utile», la masse des marchandises ou de personnes qu'un véhicule transporte dans différentes conditions.

Article 4

Émissions spécifiques moyennes d'un constructeur

À partir de 2020 et au cours de chacune des années civiles suivantes, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm pour l'année civile précédente, en prenant en compte les éléments suivants:

- a) les données communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 [surveillance et communication relatives aux véhicules lourds] pour les nouveaux véhicules du constructeur immatriculés au cours de l'année en question, à l'exclusion des véhicules professionnels;
- b) le facteur d'émission nulle ou de faibles émissions déterminé conformément à l'article 5.

Les émissions spécifiques moyennes sont calculées conformément au point 2.7 de l'annexe I.

Article 5
Véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions

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

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

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

2. Aux fins du paragraphe 1, les véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions sont comptabilisés comme suit:
 - a) un véhicule lourd à émission nulle est comptabilisé comme 2 véhicules;
 - b) un véhicule lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à 2 véhicules en fonction de ses émissions de CO₂ spécifiques et du niveau d'émission seuil de 350 g de CO₂/km.
3. Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.

Article 6
Objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs

À partir de 2026 et pour chacune des années civiles suivantes, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, un objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente. L'objectif d'émissions spécifiques est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules des produits des valeurs suivantes:

- a) l'objectif de réduction des émissions de CO₂ visé à l'article 1^{er}, point a) ou b), selon le cas;
- b) les émissions de CO₂ de référence;
- c) la part des véhicules du constructeur dans chaque sous-groupe de véhicules;
- d) les facteurs de pondération du kilométrage annuel et de la charge utile appliqués à chaque sous-groupe.

L'objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4 de l'annexe I.

Article 7
Crédits et dettes d'émission

1. Afin de déterminer le respect par un constructeur de ses objectifs d'émissions spécifiques au cours de la période 2025 à 2029, il est tenu compte de ses crédits

d'émission ou dettes d'émission, qui correspondent au nombre de nouveaux véhicules lourds, à l'exclusion des véhicules professionnels, du constructeur au cours d'une année civile, multiplié par la différence entre:

- a) la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 2 et les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, si la différence est positive («crédits d'émission»);
- b) les émissions spécifiques moyennes et l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur, si la différence est positive («dettes d'émission»).

Des crédits d'émission sont acquis sur la période 2019 à 2029. Toutefois, les crédits acquis sur la période 2019 à 2024 sont pris en compte afin de déterminer le respect par le constructeur de l'objectif d'émissions spécifiques de 2025 uniquement.

Des dettes d'émission sont acquises sur la période 2025 à 2029, mais la dette totale ne peut dépasser 5 % de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur en 2025 multiplié par le nombre de véhicules lourds du constructeur pour cette année («limite de dette d'émission»).

Les crédits et dettes d'émission acquis en 2025 et lors des années civiles suivantes jusqu'en 2028 sont reportés, le cas échéant, d'une année civile à la suivante jusqu'en 2029, année où les dettes d'émission résiduelles sont apurées.

2. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 1, point a), est fixée pour chaque constructeur conformément au point 5.1 de l'annexe I, sur la base d'une trajectoire linéaire entre les émissions de CO₂ de référence visées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} et l'objectif pour 2025 spécifié au point a) dudit article, et entre l'objectif pour 2025 et l'objectif pour 2030 spécifié au point b) dudit article.

Article 8

Conformité aux objectifs d'émissions spécifiques

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

$$(\text{Prime sur les émissions excédentaires}) = (\text{Émissions excédentaires} \times 6\,800 \text{ €/gCO}_2/\text{tkm})$$

2. Un constructeur est considéré avoir des émissions excédentaires dans les cas suivants:
 - a) lorsque, pour l'une des années civiles 2025 à 2028, 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;
 - b) lorsque, pour l'année civile 2029, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse zéro;
 - c) lorsque, à partir de l'année civile 2030, les émissions spécifiques moyennes du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques.

Les émissions excédentaires d'une année civile donnée sont calculées conformément au point 6 de l'annexe I.

3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.
4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

Article 9

Vérification des données de surveillance

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts constatés dans les émissions de CO₂ des véhicules lourds en service par rapport aux valeurs indiquées sur les certificats de conformité ou dans le dossier client à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'[article 5, paragraphe 4, point 1,] du règlement (CE) n° 595/2009.
2. La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur.
3. La Commission adopte les modalités relatives aux procédures pour la communication des écarts et pour la prise en compte de ces derniers dans le calcul des émissions spécifiques moyennes. Ces procédures sont adoptées par voie d'actes d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 10

Publication des données et performance des constructeurs

1. La Commission publie, au moyen d'actes d'exécution à adopter chaque année au plus tard le 31 octobre, une liste indiquant:
 - a) à partir de 2020, pour chaque constructeur, son émission spécifique moyenne de CO₂ au cours de l'année civile précédente, visée à l'article 4;
 - b) à partir de 2020, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions, visé à l'article 5;
 - c) à partir de 2026, pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente, visé à l'article 6;
 - d) de 2020 à 2030, pour chaque constructeur, sa trajectoire de réduction des émissions de CO₂, ses crédits d'émission et, à partir de 2026, ses dettes d'émission pour l'année précédente, visés à l'article 7;
 - e) à partir de 2026, pour chaque constructeur, ses émissions excédentaires pour l'année civile précédente, visées à l'article 8;
 - f) à partir de 2020, la moyenne des émissions de CO₂ spécifiques de tous les nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente.

La liste, à publier au plus tard le 31 octobre 2020, comprend les émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}.

2. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 15 afin d'ajuster les émissions de CO₂ de référence visées au paragraphe 1 du présent article dans les situations suivantes:
 - a) lorsque les valeurs de charge utile ont été ajustées au titre de l'article 12, paragraphe 1, point c), conformément à la procédure définie au point 1 de l'annexe II;
 - b) lorsqu'un facteur d'ajustement a été déterminé au titre de l'article 12, paragraphe 2, en appliquant ce facteur d'ajustement aux émissions de CO₂ de référence.

La Commission publie les valeurs ajustées des émissions de CO₂ de référence et applique ces valeurs pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs applicables pour les années civiles suivant l'entrée en vigueur des actes délégués ajustant les valeurs.

Article 11

Émissions de CO₂ et consommation d'énergie réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400. Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.
2. À cette fin, la Commission assure la disponibilité, auprès des constructeurs ou des autorités nationales, selon le cas, de données à caractère non personnel robustes sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds.
3. La Commission peut adopter les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 12

Ajustements aux annexes I et II

1. Afin d'assurer que les paramètres techniques utilisés pour le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur au titre de l'article 4 et pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques conformément à l'article 6 tiennent compte du progrès technique et de l'évolution de la logistique de transport de marchandises, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 afin de modifier les dispositions suivantes figurant dans les annexes I et II:
 - a) les entrées pour le type de cabine et la puissance du moteur dans le tableau 1 de l'annexe I et les définitions de «cabine avec couchette» et de «cabine sans couchette» visées dans ce tableau;
 - b) les pondérations des profils de missions indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I;
 - c) les valeurs de charge utile indiquées dans le tableau 3 de l'annexe I et les facteurs d'ajustement de la charge utile indiqués dans le tableau 1 de l'annexe II;
 - d) les valeurs de kilométrage annuel indiquées dans le tableau 4 de l'annexe I.

2. Lorsque les procédures de réception par type énoncées dans le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution sont modifiées de sorte que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules représentatifs définis conformément au présent paragraphe augmente ou diminue de plus de 5 g de CO₂ par km, la Commission, conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b), applique un ajustement aux émissions de CO₂ de référence visées à l'article 11, paragraphe 1, qui sont calculées conformément à la formule indiquée au point 2 de l'annexe II.

La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, une méthodologie pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques, sur la base desquels cet ajustement est déterminé, en tenant compte des données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) n° .../2018 et des caractéristiques techniques des véhicules énumérées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2017/2400.

Article 13

Évaluation et rapport

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, sur l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à déterminer pour 2030 conformément à l'article 1^{er} et sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds, y compris les remorques. Ce rapport comprend également une évaluation de l'efficacité des modalités concernant, en particulier, les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, notamment les autobus, en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE³⁰, ainsi que du système de crédit de CO₂ et de l'opportunité de prolonger l'application de ces modalités en 2030 et au-delà, et est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.

Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité xxx institué par le règlement (UE) n°.../2018 [gouvernance]. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 15

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

³⁰

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou de l'article 12, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si aucune objection n'a été formulée par le Parlement européen ou par le Conseil dans les deux mois suivant la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 16

Modification du règlement (CE) n° 595/2009

À l'article 5, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 595/2009, le point 1) suivant est ajouté:

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

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB³¹

34: Action pour le climat

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

- ☒ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**
- ☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**³²
- ☐ La proposition/l'initiative porte sur **la prolongation d'une action existante**
- ☐ La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

La proposition constitue une mesure législative clé du troisième train de mesures «L'Europe en mouvement». Elle contribue à la mise en œuvre de la stratégie de la Commission pour une mobilité à faible taux d'émissions, adoptée en 2016, ainsi que du plan d'action de la Commission visant à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules lourds (camions, autobus et autocars) et à réduire leurs émissions.

La proposition contribue à la réalisation de l'engagement pris par l'Union de réduire d'ici 2030 ses émissions d'au moins 40 % par rapport à 1990.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n° 3

Poursuivre la décarbonisation du secteur des transports dans l'Union grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques concertées (en coopération avec d'autres DG, comme la DG MOVE, la DG GROW...).

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Activité ABB 34 02 — Action pour le climat au niveau de l'Union et au niveau international.

Activité ABB 07 02 — Politique environnementale au niveau de l'Union et au niveau international.

³¹

ABM: gestion par activité; ABB: établissement du budget par activité

³²

Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition établira des normes d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds mis sur le marché de l'Union.

La proposition:

- contribuera à réduire les émissions de CO₂ du secteur des véhicules lourds;
- abaissera les coûts de fonctionnement pour les opérateurs de services de transport et/ou les coûts des marchandises transportées pour les consommateurs;
- aidera le secteur européen de la construction de véhicules lourds à maintenir sa position de supériorité sur le plan technologique et en matière d'innovation.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Indicateur 1: Émissions de CO₂ et consommation de carburant moyennes, par catégorie de véhicules, constructeur et État membre, des nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'Union relevant de la législation relative à la certification.

Indicateur 2: Niveau accru d'innovation mesuré en termes de nouveaux brevets de constructeurs européens de véhicules lourds en rapport avec des technologies permettant une utilisation efficace du carburant et avec les véhicules à émission nulle / à faibles émissions.

Indicateur 3: Le niveau d'emploi sera surveillé sur la base de statistiques d'Eurostat publiquement disponibles sur l'emploi au niveau sectoriel pour l'Union.

Indicateur 4: Surveillance de la qualité de l'air au moyen de données sur les polluants atmosphériques communiquées par l'AEE dans le cadre de AirBase³³.

Indicateur 5: Les améliorations en matière de sécurité énergétique seront surveillées sur la base des statistiques d'Eurostat relatives aux importations de combustibles, y compris les carburants pour les transports.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Les constructeurs de véhicules lourds nouvellement immatriculés dans l'Union devraient:

- respecter les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ fixés;
- communiquer à la Commission les données de la consommation de carburant réelle mesurées par des dispositifs normalisés;
- se soumettre à des essais de contrôle de la conformité en service, dont les résultats sont communiqués à la Commission.

³³

AirBase est la base de données européenne sur la qualité de l'air gérée par l'AEE à travers son centre thématique européen sur la pollution atmosphérique et l'atténuation des changements climatiques. Elle contient des données de surveillance de la qualité de l'air et des informations soumises par les pays participants à travers l'Union. La base de données sur la qualité de l'air consiste en une série chronologique pluriannuelle de données de mesure de la qualité de l'air et de statistiques pour un certain nombre de polluants atmosphériques.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Les marchés des nouveaux véhicules lourds et des services de transport opèrent tous deux à l'échelle de l'UE et font partie intégrante du marché unique. Les normes d'émission fixées au niveau de l'Union éviteront la fragmentation du marché, la distorsion de la concurrence et présenteront un meilleur rapport coût-efficacité que toute action entreprise au niveau des États membres individuellement.

L'industrie automobile a besoin d'autant de sécurité réglementaire que possible afin de pouvoir entreprendre les grands investissements en capital nécessaires pour maximiser l'économie de carburant des nouveaux véhicules et même encore davantage pour passer à de nouvelles sources d'énergie primaire. Les normes apportent cette sécurité sur un horizon de planification à long terme et elles ne pourraient pas être appliquées avec la même efficacité et la même sécurité au niveau des États membres.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Pour les véhicules légers, c'est-à-dire les voitures particulières et les camionnettes, des normes d'émission de CO₂ à l'échelle de l'UE ont eu pour résultats des niveaux améliorés d'efficacité dans l'utilisation des carburants et des émissions de CO₂ plus faibles.

L'évaluation des règlements existants a conclu que la législation restait pertinente, largement cohérente et qu'elle avait généré des économies d'émissions non négligeables, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été anticipé à l'origine pour atteindre les objectifs fixés.

Les normes d'émission de CO₂ proposées pour les nouveaux véhicules lourds s'appuient sur les leçons tirées des normes d'émission applicables aux véhicules légers. Comme dans le cas des voitures particulières et des camionnettes, différentes marges de manœuvre sont prévues pour assurer que la mise en œuvre des normes présente un bon rapport coût-efficacité. Cependant, les caractéristiques spéciales du secteur des véhicules lourds nécessitent également que certains éléments nouveaux soient intégrés dans la conception des normes d'émission de CO₂ applicables aux véhicules lourds.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

La proposition est cohérente avec les politiques existantes de l'UE en matière de mobilité, comprenant entre autres des mesures telles que le système de réception par type de l'UE, le règlement relatif à la certification³⁴, le règlement relatif à la communication et à la surveillance³⁵, la directive relative à l'«Eurovignette»³⁶, la directive relative aux poids et dimensions maximaux autorisés³⁷, la directive relative aux véhicules propres³⁸, la directive sur la qualité des carburants.

³⁴ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Directive 2011/76/UE.

³⁷ Directive 2015/719/UE.

³⁸ Directive 2009/33/CE.

1.6. **Durée et incidence financière**

- ☐ Proposition/initiative à **durée limitée**
 - ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
 - ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA
- ☒ Proposition/initiative à **durée illimitée**
 - Mise en œuvre pour une durée illimitée avec une période de montée en puissance à partir de 2019
 - puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. **Mode(s) de gestion prévu(s)**³⁹

- ☒ **Gestion directe** par la Commission
 - ☒ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
 - ☐ par les agences exécutives
- ☐ **Gestion partagée** avec les États membres
- ☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:
 - ☐ à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
 - ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
 - ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
 - ☐ aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;
 - ☐ à des organismes de droit public;
 - ☐ à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
 - ☐ à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
 - ☐ à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.
 - *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

³⁹

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les incidences réelles de la législation seront surveillées et évaluées par rapport à un ensemble d'indicateurs adaptés aux objectifs stratégiques spécifiques à atteindre au moyen de la législation (voir point 1.4.4 ci-dessus pour plus de détails sur les indicateurs).

Une évaluation à mi-parcours de la législation, prévue en 2022, permettrait à la Commission d'évaluer l'efficacité de la législation et, le cas échéant, de proposer des changements.

Dans le cadre du règlement proposé relatif à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds, la Commission collectera les données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant résultant de la procédure de certification. La surveillance est donc étroitement liée au processus de certification ainsi qu'au fonctionnement et à la gestion de l'outil de simulation VECTO.

La proposition relative aux normes d'émission de CO₂ introduit deux mesures de surveillance supplémentaires pour compléter le règlement relatif à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds:

1. collecte, publication et surveillance des données sur la consommation de carburant réelle communiquées par les constructeurs et basées sur des dispositifs normalisés obligatoires;
2. introduction d'essais de contrôle de la conformité en service et de l'obligation de communiquer les écarts par rapport aux valeurs de la réception par type, qui pourraient être résorbés par un mécanisme de correction.

Ces mesures de surveillance complémentaires renforceraient le processus de surveillance et garantiraient l'efficacité de l'initiative législative proposée.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. *Risque(s) identifié(s)*

Une surveillance efficace est essentielle au bon fonctionnement du processus de certification et à la fiabilité des données sur les émissions de l'outil VECTO qui sont utilisées pour les besoins du règlement relatif à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds.

Le risque de données d'émissions erronées ou de communication tardive par les constructeurs ou les États membres au titre du règlement relatif à la surveillance et à la communication des données sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds pourrait entraîner des difficultés dans l'application des normes d'émission de CO₂.

2.2.2. *Informations concernant le système de contrôle interne mis en place*

Les moyens de contrôle prévus sont exposés dans le règlement financier et les modalités d'application.

2.2.3. *Estimation du coût et des avantages des contrôles et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur*

Sans objet

2.3. **Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

En plus de l'application du règlement financier pour prévenir les fraudes et les irrégularités, la proposition prévoit des pénalités financières en cas de non-conformité aux objectifs d'émissions spécifiques de CO ₂ . En outre, comme expliqué au point 2.1 ci-dessus, la proposition prévoit la surveillance en conditions réelles de la consommation de carburant ainsi que des essais de contrôle de la conformité en service et un mécanisme de correction en cas d'écart important entre les données en conditions réelles et celles de la réception par type. Ces mesures garantiront l'efficacité de la proposition et minimiseront le risque d'irrégularités.
--

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [2][Rubrique «Ressources naturelles».....]	CD/CND ⁴⁰	de pays AELE ⁴¹	de pays candidats ⁴²	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
2	34 02 01: Réduction des émissions de GES (atténuation)	CD	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [...] [Rubrique.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[...][XX.YY.YY.YY]		OUI/N ON	OUI/NO N	OUI/N ON	OUI/NON

⁴⁰ CD CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁴¹ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁴² Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

[Cette partie est à compléter en utilisant la [feuille de calcul sur les données budgétaires de nature administrative](#) (second document en annexe à cette fiche financière) à charger dans CISNET pour les besoins de la consultation interservices.]

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro 2	Croissance durable: Ressources naturelles
---	-------------	---

Commission européenne ⁴³			Année 2019 ⁴⁴	Année 2020	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL 2019-2020
• Crédits opérationnels										
34.02.01	Engagements	(1)	0,500	0,500						1,000
	Paielements	(2)	0,500	0,500						1,000
Numéro de ligne budgétaire	Engagements	(1 a)								
	Paielements	(2 a)								
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁴⁵										
Numéro de ligne budgétaire		(3)								
TOTAL des crédits pour la Commission européenne	Engagements	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Paielements	=2+2a	0,500	0,500						1,000

⁴³ Les services concernés sont les suivants: DG CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁴⁵ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

•TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,500	0,500						1,000
	Paievements	(5)	0,500	0,500						1,000
•TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 2 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Paievements	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative:

•TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)								
	Paievements	(5)								
•TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Paievements	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Les crédits opérationnels demandés sous la rubrique 2 seront alloués à partir de l'enveloppe disponible du programme LIFE (sous-programme «Action pour le climat»).

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2019	Année 2020	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL 2019-2020
Commission européenne									
•Ressources humaines		0,429	0,429						0,858
•Autres dépenses administratives		0,015	0,015						0,030
TOTAL Commission européenne	Crédits	0,444	0,444						0,888

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,444	0,444						0,888
--	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2019 ⁴⁶	Année 2020	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL 2019-2020
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,944	0,944						1,888
	Paiements 0,944	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations			Année 2019		Année 2020		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL 2019-2020	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	↓	Type ⁴⁷	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 3 ⁴⁸																		
- Réalisation	Services Contrat	0,500	1		1	0,500												1,000
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total pour l'objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2																		
- Réalisation																		
Sous-total pour l'objectif spécifique n° 2																		

⁴⁷ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

⁴⁸ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

COÛT TOTAL	1	0,500	1	0,500												1,000
------------	---	-------	---	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2019	Année 2020	Année 2022	Année 2023	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	---------------	--	--	--	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,429	0,429						0,858
Autres dépenses administratives	0,015	0,015						0,030
Sous-total pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,444	0,444						0,888

HorsRUBRIQUE 5⁴⁹ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0	0						0
Autres dépenses de nature administrative	0	0						0
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0	0						0

TOTAL	0,444	0,444						0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

⁴⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2019	Année 2020	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'année s que nécessa ire, pour refléter la durée de l'incide nce (cf. point 1. 6)		
• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et d'agents temporaires)							
34 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	3	3					
XX 01 01 02 (en délégation)							
XX 01 05 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁵⁰							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy ⁵¹	- au siège						
	- en délégation						
XX 01 05 02 (AC, END, INT - sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)	0	0					
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
TOTAL	3	3					

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Trois fonctionnaires AD supplémentaires seront nécessaires à partir de 2019 pour s'occuper de la préparation de la législation d'exécution correspondante et pour assurer la mise en œuvre effective, la surveillance et l'évaluation du règlement et des aspects connexes, en ce
--------------------------------------	---

⁵⁰ AC=agent contractuel; AL = agent local; END= expert national détaché; INT = intérimaire; JED= jeune expert en délégation.

⁵¹ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

qui concerne le fonctionnement de l'outil VECTO et la gestion du processus de certification. Une description détaillée des tâches spécifiques est fournie ci-dessous.

1. Tâches relatives à la mise en œuvre du règlement:

- a. établissement d'objectifs individuels de réduction des émissions de CO₂ des constructeurs et lignes de crédit pour les besoins de la mise en réserve;
- b. organisation, supervision et contrôle des procédures de mise en réserve et d'emprunt;
- c. organisation, supervision et contrôle du mécanisme d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
- d. établissement et mise en œuvre du mécanisme de réexamen en 2022 – réexamen des niveaux des objectifs, lignes de crédit, plafonds applicables, extension du champ d'application, etc.;
- e. supervision du processus de collecte de données sur les émissions réelles, publication et surveillance; identification et contrôle d'éventuelles mesures correctives, si nécessaire;
- f. supervision et analyse des résultats des essais de contrôle de la conformité en service; identification et contrôle d'un éventuel mécanisme de correction, si nécessaire;
- g. évaluations annuelle et pluriannuelle de la conformité, y compris l'imposition et la collecte de pénalités;

2. tâches liées à la surveillance et à l'évaluation du règlement;

3. tâches liées à l'outil VECTO:

- a. poursuite du développement de l'outil pour inclure de nouvelles technologies innovantes avec une «procédure accélérée»;
- b. gestion de la «procédure accélérée VECTO» une fois qu'elle aura été établie (similaire à la procédure «éco-innovations» dans le domaine des véhicules légers);
- c. extension de VECTO pour couvrir les autobus, les autocars, les petits camions ainsi que les remorques et les formes de carrosserie de camion existantes;
- d. gestion centralisée du fonctionnement de l'outil VECTO sur une plateforme web, ce qui peut être nécessaire pour gérer les réceptions en plusieurs phases (pour les certifications des autobus et autocars et des formes de carrosserie réelles), avec information des clients (simulation comparative de différents véhicules sur des profils de missions particuliers) et essais indépendants (réalisation de simulations d'essais de vérification);
- e. gestion d'outils auxiliaires pour les besoins de VECTO, par exemple processus de réception pour outils commerciaux de dynamique des fluides numérique (DFN) ou développement

	d'un outil de référence DFN par la Commission; f. acquisition de connaissances approfondies suffisantes par un personnel en nombre suffisant pour garantir que: i. la Commission puisse gérer VECTO sur une base quotidienne indépendamment de contractants extérieurs; ii. des appels d'offres pour travaux de développement puissent être spécifiés de façon suffisamment approfondie et détaillée (par exemple, descriptions de modules de programme individuels à un niveau fonctionnel) de telle sorte qu'ils soient accessibles à un large éventail de soumissionnaires, y compris ceux n'ayant pas de connaissances préalables de l'outil VECTO; 4. tâches liées au processus de certification a. pour assurer qu'il soit actualisé à temps et comprenne les fonctions nécessaires à une application correcte des normes d'émission de CO₂; b. support pour la «procédure accélérée VECTO» concernant l'inclusion de nouvelles technologies. Bien que les tâches indiquées aux points 3 et 4 ci-dessus soient liées à la mise en œuvre du règlement relatif à la communication et à la surveillance ainsi qu'au règlement sur la certification, elles sont différentes et s'ajoutent à celles accomplies actuellement par le personnel travaillant dans ces domaines. Pour la mise en œuvre des premières, deux agents contractuels pour l'AEE ont été demandés afin de soutenir la mise en œuvre du système de communication ainsi que la préparation de systèmes d'assurance qualité et de contrôle de la qualité des données. Pour la mise en œuvre des secondes, des ressources humaines supplémentaires connaissant spécifiquement VECTO sont requises pour les besoins de l'actualisation du règlement sur la certification.
Personnel externe	Néant

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- ☒ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

[...]

- ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

[...]

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁵²						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Le règlement est conçu de telle manière qu'il garantira le respect plein et entier par l'ensemble des constructeurs. Par conséquent, il n'est pas attendu que des recettes soient générées par le biais des primes sur les émissions excédentaires prévues à l'article 8. Toutefois, au cas où des recettes seraient générées par l'application des dispositions dudit article, elles seraient incorporées dans le budget général de l'UE. L'analyse d'impact accompagnant la proposition prévoit des fourchettes de primes potentielles totales sur les émissions excédentaires qui pourraient être dues en cas de non-respect.

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

[...]

⁵²

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.