

Bruxelles, le 24 septembre 2018  
(OR. en)

12347/18

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2018/0143(COD)**

---

---

**CLIMA 161  
ENV 606  
TRANS 399  
MI 647  
CODEC 1505**

## NOTE

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	12078/18
N° doc. Cion:	8922/18
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO <sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds - Débat d'orientation

---

## I. INTRODUCTION

1. La Commission a adopté sa proposition le 17 mai 2018. Le règlement proposé a pour objet de contribuer à atteindre les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> requises dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort en établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds.
2. La proposition fixe pour le parc de nouveaux véhicules lourds de l'UE un objectif général de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 15 % à partir de 2025 par rapport aux niveaux d'émission de 2019. L'objectif général se traduit par des objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> par constructeur sur la base de la composition et des caractéristiques du parc. La proposition comprend également un objectif souhaitable de réduction d'au moins 30 % à compter de 2030. L'objectif final à compter de 2030 sera confirmé sur la base d'une analyse qui doit être menée en 2022. Il est en outre suggéré que, dans le cadre de l'analyse, le champ d'application des normes soit élargi aux petits camions, aux autobus, aux autocars et aux remorques. Les véhicules professionnels tels que les camions de construction, les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères et les bétonnières ne sont pas soumis aux objectifs en matière de CO<sub>2</sub>.

3. 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. Afin d'inciter au développement et au déploiement, sur le marché de l'UE, de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions, notamment de petits camions, d'autobus et d'autocars qui ne sont pas soumis aux objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> énoncés dans le règlement proposé, ce dernier prévoit un système spécifique de bonifications en vertu duquel ces véhicules seront comptabilisés comme représentant plus d'un véhicule aux fins du calcul des émissions spécifiques d'un constructeur. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux du règlement, les bonifications seront soumises à des plafonds préétablis.
4. Afin de promouvoir une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité, la proposition prévoit la mise en réserve et l'emprunt de crédits de CO<sub>2</sub>. Une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, est prévue en cas de non-respect des objectifs en matière de CO<sub>2</sub>. En outre, la proposition prévoit des mesures visant à garantir la mise à disposition, par les constructeurs, de données fiables et représentatives concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant.

## II. ÉTAT DES TRAVAUX

5. La proposition et son analyse d'impact ont jusqu'à présent été examinées lors de trois réunions du groupe "Environnement". Lors de la dernière réunion du groupe, les délégations ont examiné un premier texte de la présidence (doc. 12078/18), qui avait pour but de clarifier un certain nombre de questions plus techniques. À ce stade, les délégations sont toujours en train d'élaborer leurs positions et ont, à cette fin, cherché à obtenir davantage de clarifications de la part de la Commission sur un certain nombre de questions essentiellement techniques. Les deux grandes questions politiques qui ressortent de la discussion sont les objectifs proposés et le système d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle et à faibles émissions qui est suggéré. Dans les observations préliminaires qu'elles ont formulées, certaines délégations ont indiqué être en faveur d'une approche plus ambitieuse en matière d'objectifs mais ne pas avoir de position précise pour l'instant. Les délégations sont, de manière générale, favorables à la mise en place d'incitations en faveur de véhicules à émission nulle et à faibles émissions mais certaines d'entre elles se demandent si le système de bonifications proposé est suffisamment ambitieux et recherchent d'autres solutions.

6. Le Parlement européen a désigné M. Bas Eickhout (Verts/ALE) comme rapporteur de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI). Le vote au sein de la commission ENVI devrait intervenir le 18 octobre 2018.

### III. QUESTIONS À L'INTENTION DES MINISTRES

7. Sur cette base, les ministres sont invités à participer à un débat d'orientation sur la proposition lors de la session du Conseil "Environnement" du 9 octobre 2018.

La présidence a élaboré deux questions pour orienter le débat:

- *Approuvez-vous l'approche retenue dans la proposition de la Commission concernant un objectif contraignant pour 2025 et un objectif souhaitable pour 2030 associés au mécanisme de réexamen? Estimez-vous que les objectifs proposés se situent à un niveau d'ambition approprié?*
- *Selon vous, le système de bonifications proposé permet-il la mise en place d'incitations en faveur de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, notamment les catégories de véhicules qui ne sont pas soumises aux objectifs en matière de CO<sub>2</sub>? Si ce n'est pas le cas, avez-vous envisagé d'autres approches?*