



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 17 février 2023
(OR. en)

6539/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 février 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 88 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO ₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 88 final.

p.j.: COM(2023) 88 final



Strasbourg, le 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956

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

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

En tant qu'élément clé du [pacte vert pour l'Europe](#), qui fixe l'engagement de la Commission à relever les défis liés au climat et à l'environnement, la [loi européenne sur le climat](#) inscrit dans la législation l'engagement pris par l'UE d'atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 et de relever l'ambition intermédiaire en fixant l'objectif de réduction des émissions nettes d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Cela est conforme à l'engagement pris par l'UE en faveur de l'action mondiale pour le climat dans le cadre de l'accord de Paris. La crise liée à l'invasion de l'Ukraine par la Russie plaide en faveur d'une réduction encore plus forte de la dépendance de l'UE à l'égard des combustibles fossiles, comme le souligne le [plan REPowerEU](#), qui définit des mesures visant à économiser l'énergie, à diversifier l'approvisionnement, à remplacer les combustibles fossiles et à réaliser des investissements et des réformes intelligents dans tous les secteurs économiques.

Le transport routier, en particulier, est responsable d'un cinquième des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'UE, et ses émissions affichent une tendance à la hausse. La nécessité de passer à une [mobilité zéro-émission](#) devient encore plus forte et plus claire en vue de réduire aussi rapidement que possible la dépendance énergétique de l'UE, étant donné que le transport routier est également responsable d'un tiers de l'ensemble de l'énergie finale consommée dans l'UE. À cet égard, le plan REPowerEU souligne la nécessité de renforcer les économies d'énergie et l'efficacité énergétique dans le secteur des transports et d'accélérer la transition vers des véhicules zéro-émission combinant électrification et hydrogène non fossile pour remplacer les carburants fossiles.

Afin d'atteindre ces objectifs climatiques accrus, la Commission a adopté, en juillet 2021, un [ensemble complet de propositions politiques cohérentes](#) dans le cadre du paquet [«Ajustement à l'objectif 55»](#).

Les transports sont également responsables de plus des deux tiers de l'ensemble des émissions de NOx et représentent une part importante (environ 10 % ou plus) des émissions totales d'autres polluants. Le transport routier, en particulier, continue à représenter une part importante des émissions de tous les principaux polluants atmosphériques (à l'exception du SOx).

Sans mesures supplémentaires, ce secteur n'apportera pas une contribution suffisante aux objectifs en matière de climat et de pollution zéro pour 2030 et 2050 et à la réduction de la dépendance énergétique de l'UE. Les scénarios stratégiques qui sous-tendent le plan cible en matière de climat et le paquet «Ajustement à l'objectif 55» montrent qu'une ambition accrue sera nécessaire pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules lourds, parallèlement aux politiques visant à améliorer les systèmes de transport de marchandises, y compris le transfert modal.

Le secteur des véhicules lourds est responsable de plus d'un quart des émissions de GES provenant du transport routier dans l'UE et de plus de 6 % des émissions totales de GES de l'UE. En 2019, les émissions de GES des véhicules lourds étaient respectivement de 44 % et 37 % supérieures aux émissions totales des transports aérien et maritime.

Globalement, l'industrie automobile revêt une importance capitale pour l'économie de l'UE et représente plus de 7 % du PIB de l'Union. Elle fournit des emplois, directement ou indirectement, dans le secteur de la fabrication, des ventes, de l'entretien, de la construction,

des transports et des services de transport, à 14,6 millions d'Européens. L'UE fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur. Chaque année, l'Union européenne investit 60,9 milliards d'EUR dans la recherche et le développement automobiles. L'importance du secteur des véhicules lourds au sein de l'industrie automobile est considérable, et l'UE comprend un grand nombre de sites de production de véhicules lourds. Alors que le nombre de nouveaux véhicules lourds produits chaque année dans l'UE, d'environ 500 000 unités, est nettement inférieur au nombre de voitures, la valeur ajoutée par unité produite est nettement plus élevée pour les véhicules lourds.

Le secteur automobile subit une transformation structurelle majeure, y compris l'évolution des technologies propres et numériques, en particulier l'abandon des moteurs à combustion interne au profit de technologies zéro-émission ou basse-émission, ainsi que les véhicules de plus en plus connectés. L'Union européenne devrait avoir pour ambition de donner au secteur automobile les moyens de conserver et de consolider son leadership dans les technologies d'avenir.

Les normes d'émission de CO₂ des véhicules lourds sont des éléments essentiels de la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur. L'**objectif général** de la présente proposition est d'établir de nouvelles normes d'émission afin de réduire les émissions de CO₂ et de contribuer à la transition vers une mobilité zéro-émission dans le contexte plus large du renforcement des ambitions de l'UE en matière de climat d'ici à 2030 et de la neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La proposition poursuit **trois objectifs spécifiques**. Le premier est **de réduire les émissions de CO₂** des véhicules lourds, de façon économiquement efficace, conformément aux objectifs climatiques de l'UE, tout en contribuant à améliorer la sécurité énergétique de l'UE. Étant donné que l'effet des normes en matière d'émission de CO₂ des véhicules lourds sur la réduction des émissions provenant du parc de véhicules n'est pas immédiat, et compte tenu de la dynamique du renouvellement de la flotte, il importe d'agir rapidement pour garantir la réalisation de l'objectif à long terme.

Le deuxième objectif spécifique est d'apporter des avantages aux **opérateurs et usagers des transports** européens, dont la plupart sont des PME, grâce à un déploiement plus large de véhicules plus économes en énergie. Les normes de performance en matière d'émission de CO₂ des véhicules lourds incitent les constructeurs à accroître l'offre de véhicules zéro-émission afin que les consommateurs puissent bénéficier de modèles de véhicules zéro-émission plus abordables et d'importantes économies d'énergie grâce à leur utilisation, réduisant ainsi le coût total de la possession de tels véhicules.

Le troisième objectif spécifique est de renforcer le **leadership de l'UE en matière de technologie industrielle et d'innovation** en canalisant les investissements vers des technologies zéro-émission. Si le secteur automobile a réussi à développer et à fabriquer des technologies avancées de véhicules à moteur à combustion interne et à les commercialiser dans le monde entier, il doit de plus en plus canaliser les investissements vers les technologies zéro-émission pour devenir un acteur de premier plan dans la transition mondiale en cours vers une mobilité zéro-émission.

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

Cette initiative est étroitement liée aux propositions adoptées dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55».

En garantissant une réduction des émissions du transport routier, les normes en matière d'émission de CO₂ aident notamment les États membres à réaliser les objectifs qui leur sont

assignés au titre du règlement relatif à la répartition de l'effort. Étant donné qu'elles encouragent l'électrification des véhicules, ces normes contribuent à la fois aux objectifs d'efficacité énergétique et à l'objectif de privilégier les énergies renouvelables, en offrant une voie complémentaire pour l'utilisation de ces dernières. La proposition est également conforme aux propositions issues de la conférence sur l'avenir de l'Europe, en particulier les propositions 3 et 4 sur le changement climatique, l'énergie et les transports, qui soulignent explicitement la réduction des dépendances à l'égard du pétrole et du gaz et la promotion de l'utilisation de véhicules électriques ainsi que des investissements dans les infrastructures de rechargement nécessaires.

Il existe des complémentarités manifestes entre les normes en matière d'émissions de CO₂ et l'échange de droits d'émission pour les bâtiments et le transport routier. Les normes relatives aux émissions de CO₂ portent sur la fourniture de véhicules plus économes en carburant et zéro-émission, en imposant aux constructeurs de véhicules des exigences en ce qui concerne leurs nouvelles flottes de véhicules. L'extension de l'échange de droits d'émission concerne l'utilisation des carburants dans l'ensemble du parc de véhicules. Elle pourrait accroître la demande de véhicules plus économes en carburant et de véhicules zéro-émission, facilitant ainsi la réalisation des objectifs d'efficacité des constructeurs de véhicules en matière de CO₂.

En approvisionnant le marché en nouveaux véhicules zéro-émission, les normes en matière d'émission de CO₂ complètent la directive sur les énergies renouvelables, qui encourage l'utilisation de carburants renouvelables et bas-carbone pour les véhicules du parc équipés d'un moteur à combustion.

Il existe également d'importantes synergies entre les normes en matière d'émission de CO₂, le renforcement du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et la directive sur les énergies renouvelables. Le système d'échange de quotas d'émission et la directive sur les énergies renouvelables entraîneront la décarbonation de la production d'électricité, de sorte que les véhicules zéro-émission, sous l'effet des normes en matière d'émission de CO₂, seront progressivement alimentés par des sources d'énergie renouvelable, ce qui permettra de décarboner entièrement les émissions du puits à la roue.

Il existe également d'importantes synergies avec la proposition de réception par type au regard des émissions Euro 7, garantissant que tous les véhicules sont aussi propres que cela est réalisable sur les plans technologique et économique. Cela est d'autant plus important que même les véhicules zéro-émission émettent encore des microplastiques provenant des pneumatiques et des particules provenant des systèmes de freinage. Il est proposé de réglementer ces émissions autres que les gaz d'échappement dans la norme Euro 7.

Enfin, tandis que les normes en matière d'émission de CO₂ garantissent l'approvisionnement en véhicules zéro-émission, la **directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs** est un instrument complémentaire nécessaire pour surmonter l'obstacle commercial au déploiement de cette infrastructure.

Les effets conjugués de la fiscalité sur l'énergie, des investissements dans l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement, d'une nouvelle tarification du carbone et de la mise à jour des normes en matière de CO₂ contribuent à une approche équilibrée, économiquement efficiente, permettant de réduire les émissions du transport routier, de surmonter les obstacles et les échecs commerciaux, et de fournir des garanties aux investisseurs pour qu'ils investissent dans les technologies zéro-émission.

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

La présente proposition est conforme à l'ensemble des actions et des politiques de l'UE et aide l'Union à atteindre l'objectif plus ambitieux pour 2030 ainsi qu'à réussir une transition

juste vers la neutralité climatique à l'horizon 2050, comme l'a indiqué la Commission dans sa communication sur le pacte vert pour l'Europe.

Avec la proposition qui fait partie du paquet «Ajustement à l'objectif 55», de Next Generation EU, du plan REPowerEU et du cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027, elle contribuera à réaliser la double transition écologique et numérique visée par l'Europe. La combinaison de ces politiques accélérera le passage vers une économie propre et durable, en établissant un lien entre l'action pour le climat et la croissance économique. L'initiative est également en cohérence avec les politiques de l'Union en faveur d'une économie propre et circulaire et d'une mobilité durable et intelligente, ainsi qu'avec les objectifs du plan d'action «zéro pollution»¹. Étant donné que l'accélération de l'adoption des véhicules lourds zéro-émission conduira à une réduction de la pollution atmosphérique, avec des avantages connexes pour l'eau et les sols par une réduction de la pollution due aux dépôts atmosphériques, l'initiative contribue à la réalisation des objectifs en matière de qualité de l'air, y compris aux normes de qualité de l'air plus strictes dans la proposition de révision² des directives sur la qualité de l'air ambiant.

Comme elle l'a annoncé dans sa communication intitulée «**Mise à jour de la stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe**»³, la Commission s'emploie, en partenariat avec les autorités publiques, les parties prenantes et les partenaires sociaux, à co-crée des parcours de transition écologique et numérique, qui soutiendront la construction à plus grande échelle de véhicules zéro-émission, le déploiement rapide d'une infrastructure pour carburants alternatifs ainsi que le renforcement des compétences et la reconversion des travailleurs concernés. Le plan industriel du pacte vert⁴ renforcera la compétitivité de l'industrie européenne zéro-émission net et soutiendra la transition rapide vers la neutralité climatique. Ce plan vise à créer un environnement plus favorable à l'augmentation de la capacité de production de l'UE pour les technologies et produits zéro-émission net nécessaires pour atteindre les ambitieux objectifs climatiques de l'Europe.

La présente initiative est également conforme à la politique de recherche et d'innovation de l'UE. Un soutien à l'élaboration de technologies zéro-émission est également prévu dans le programme-cadre de l'UE pour la recherche et l'innovation, notamment au moyen des partenariats Horizon Europe.

L'initiative est compatible avec le financement de l'UE pour des véhicules zéro-émission ou basse-émission et pour des transports propres. Le financement par l'intermédiaire du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional et du Fonds pour une transition juste s'élève conjointement à 8,2 milliards d'EUR pour les infrastructures de transport urbain propres, à 5,1 milliards d'EUR pour le matériel roulant propre pour le transport urbain, à 1,1 milliard d'EUR pour les infrastructures pour carburants alternatifs, à 408 millions d'EUR pour la numérisation des transports urbains – émissions de gaz à effet de serre, et à 141 millions d'EUR pour la numérisation du transport routier – émissions de gaz à effet de serre. En outre, le soutien de la facilité pour la reprise et la résilience s'élève à 7,7 milliards d'EUR pour les infrastructures de transport urbain propres, 5,4 milliards d'EUR pour le matériel roulant propre pour le transport urbain, 60 millions d'EUR pour la numérisation des transports lorsqu'ils sont consacrés en partie à la réduction des émissions de gaz à effet de

¹ COM(2021) 400 final

² COM(2022) 542 final

³ COM(2020) 350 final

⁴ COM(2023) 62 final

serre dans les transports urbains, 380 millions d'EUR pour la numérisation des transports lorsqu'ils sont consacrés en partie à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, et 7,6 milliards d'EUR pour les véhicules zéro-émission ou basse-émission.

Le 12 janvier 2023, le règlement sur les subventions étrangères est entré en vigueur. Ce nouvel ensemble de règles visant à remédier aux distorsions causées par les subventions étrangères permettra à l'UE de rester ouverte au commerce et aux investissements, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables pour toutes les entreprises opérant dans le marché unique.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement; la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique. Le règlement (UE) 2019/1242 et le règlement (UE) 2018/956 étaient tous deux fondés sur l'article 192 du TFUE.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. La coordination de l'action pour le climat doit se faire au niveau européen et, si possible, au niveau mondial. L'action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité, principe consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Depuis 1992, l'Union européenne s'emploie à rechercher des solutions communes et à promouvoir l'action entreprise au niveau mondial pour lutter contre le changement climatique. Plus précisément, l'action au niveau de l'UE permettra la réalisation économiquement efficiente des objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2030 et à long terme, tout en garantissant l'équité et l'intégrité environnementale. Les articles 191 à 193 du TFUE confirment et précisent les compétences de l'UE dans le domaine du changement climatique.

Compte tenu de l'objectif de réduction des émissions à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique à atteindre d'ici à 2050, il est nécessaire que l'UE agisse de manière plus résolue pour garantir une contribution suffisante du secteur du transport routier.

Bien que les initiatives aux niveaux national, régional et local puissent créer des synergies, elles seront à elles seules insuffisantes, compte tenu également de la dimension internationale inhérente du transport de marchandises par route. L'absence d'action coordonnée à l'échelle de l'UE se traduirait par un risque de morcellement du marché dû à la diversité des régimes nationaux, des niveaux d'ambition et des paramètres de conception. À eux seuls, les différents États membres représenteraient également un marché trop restreint pour stimuler les changements au niveau de l'industrie et créer des économies d'échelle.

• Proportionnalité

Cette proposition révisé les normes existantes en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds afin de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques fixés dans la législation sur le climat. La proposition respecte le principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'Union, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon économiquement efficiente tout en garantissant

l'équité et l'intégrité environnementale. Les coûts supplémentaires prévus liés à la proposition sont contrebalancés par les avantages apportés.

- **Choix de l'instrument**

La proposition prévoit de modifier le règlement (UE) 2019/1242. Un règlement est donc le seul instrument juridique approprié.

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**

Le règlement (UE) 2019/1242 sur les normes en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds a été adopté et est entré en vigueur en 2019. Il fixe de nouveaux objectifs contraignants en matière d'émission de CO₂ à partir de l'année 2025. Il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer l'application effective de ces dispositions.

Une révision s'avère, néanmoins, nécessaire pour aligner le règlement sur les ambitions du pacte vert pour l'Europe et sur les objectifs renforcés de réduction des émissions de la législation européenne sur le climat. Ces modifications ont fait l'objet d'une analyse d'impact.

- **Consultation des parties intéressées**

Afin de rassembler des preuves et de garantir une plus grande transparence, la Commission a organisé une consultation publique du 20 décembre 2021 au 14 mars 2022. Un résumé détaillé et les résultats figurent à l'annexe 2 de l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition. Plus précisément, la Commission a demandé un retour d'information aux parties prenantes suivantes: les États membres (autorités nationales et régionales), les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants et de matériaux, les acheteurs de véhicules (particuliers, entreprises, sociétés de gestion de flottes), les fournisseurs d'énergie, les ONG de protection de l'environnement, des transports et de défense des consommateurs, les partenaires sociaux, les instituts de recherche et le monde universitaire.

Outre la consultation publique, un retour d'information a également été recherché par les moyens suivants: i) des réunions avec les associations sectorielles concernées, les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants et de matériaux, les opérateurs de transport et les ONG; ii) des documents exposant la position des parties prenantes ou des autorités des États membres. Les principaux résultats peuvent se résumer comme suit:

La majorité des répondants soutient l'objectif consistant à «réduire les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules lourds de façon économiquement efficiente, conformément à l'objectif global de l'action pour le climat d'au moins -55 % pour 2030 et à l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050».

Les deux autres objectifs («réduire la consommation d'énergie de l'UE et la dépendance à l'égard des importations de combustibles fossiles et renforcer le leadership technique et industriel» et «stimuler l'emploi dans la chaîne de valeur des véhicules lourds dans l'UE») sont également soutenus par la majorité des répondants, mais dans une moindre mesure que le premier.

En ce qui concerne le champ d'application, dans tous les groupes de parties prenantes, la majorité des répondants se déclarent favorables à la fixation de nouveaux objectifs pour les camions de plus de 7,5 tonnes, les autobus urbains et les autocars.

En ce qui concerne les niveaux cibles, la consultation a montré un soutien global en faveur de leur renforcement à long et à court terme. Les ONG de défense de l'environnement et les

constructeurs de véhicules zéro-émission sont en faveur de la plus grande ambition, tandis que les constructeurs automobiles, les opérateurs de transport, les fournisseurs de composants et les fournisseurs de carburants soutiennent des objectifs moins ambitieux. L'établissement de normes pour les remorques et semi-remorques est jugé important par toutes les parties prenantes, à l'exception de la moitié des opérateurs de transport qui expriment des avis mitigés. En ce qui concerne l'introduction éventuelle d'un mécanisme de prise en compte des carburants renouvelables et bas-carbone dans le respect des objectifs en matière d'émission de CO₂, la consultation révèle des points de vue contrastés.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

En ce qui concerne l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales, l'analyse d'impact s'est basée sur une série de scénarios élaborés pour le modèle PRIMES. Cette analyse a été complétée par l'application d'autres outils de modélisation, tels que E3ME et le modèle DIONE du Centre commun de recherche.

Les données issues de la surveillance des émissions de GES et d'autres caractéristiques du parc de nouveaux véhicules lourds proviennent des données annuelles de surveillance communiquées par les États membres et collectées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au titre du règlement (UE) 2018/956.

Des informations complémentaires ont été recueillies des marchés de services passés à des contractants externes.

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact s'appuie sur des scénarios de modélisation intégrés qui reflètent l'interaction de différents instruments d'action et leurs effets sur les opérateurs économiques, afin de garantir la complémentarité, la cohérence et l'efficacité dans la réalisation de l'ambition climatique à l'horizon 2030 et 2050. Ces scénarios tiennent compte des politiques proposées en juillet 2021 dans le cadre du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» et du plan REPowerEU plus récent, ainsi que des nouvelles normes Euro 7 proposées.

De plus, 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 émis un avis négatif le 16 septembre 2022. À la suite d'une re-soumission, le comité a émis un avis positif assorti de réserves le 6 décembre 2022.

Les améliorations recommandées par le comité ont été intégrées dans la version finale.

Cela concerne, en particulier, les points principaux suivants:

- Identification de l'écart qui subsiste en matière de réduction des émissions de CO₂ que l'initiative vise à combler
- Description plus détaillée du scénario de référence
- Informations supplémentaires sur les coûts et avantages globaux pour les combinaisons d'options les plus pertinentes et sur leur proportionnalité.
- Clarifications concernant l'option privilégiée
- Discussion sur les contraintes et les risques découlant du sous-déploiement potentiel de technologies clés et des infrastructures de soutien, y compris une analyse supplémentaire des incertitudes qui influencent les résultats
- Poursuite des travaux sur la compétitivité internationale du secteur des véhicules lourds.

Options stratégiques

L'analyse d'impact a analysé les options stratégiques regroupées en sujets à aborder pour résoudre les problèmes relevés et atteindre les objectifs stratégiques.

- 1) Objectifs en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds (champ d'application, niveaux, calendrier, modalités);

En ce qui concerne les niveaux cibles, les options envisagées couvrent trois trajectoires jusqu'en 2040, reflétant également l'objectif d'une réduction des émissions dues aux transports de 90 % d'ici à 2050.

Afin de contribuer au niveau d'ambition global revu à la hausse pour 2030 et à l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050, l'option privilégiée est de renforcer considérablement les objectifs en matière d'émission de CO₂ à l'échelle du parc de l'UE pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030 et d'étendre son champ d'application. Cela permettra d'accélérer l'approvisionnement du marché en véhicules zéro-émission, sera bénéfique pour les utilisateurs de véhicules, stimulera l'innovation et encouragera le leadership technologique, tout en limitant l'augmentation des coûts pour les constructeurs. Les normes relatives aux véhicules lourds contribuent également à réduire les polluants atmosphériques.

En ce qui concerne le calendrier de resserrement des objectifs, l'option privilégiée est de maintenir l'approche réglementaire consistant à fixer des objectifs à la baisse par paliers de 5 ans afin de tenir compte des cycles de développement dans le secteur automobile.

Les recettes éventuelles provenant de primes sur les émissions en excès feraient encore partie du budget général de l'UE. Les autres options envisagées augmenteraient considérablement la charge administrative, sans toutefois profiter directement à la transition du secteur automobile.

La possibilité pour les petits constructeurs, établis dans l'UE ou non, de bénéficier d'une dérogation serait introduite.

- 2) Mesures d'incitation spécifiques favorisant les véhicules zéro-émission et basse-émission (ZLEV);

Différentes options ont été envisagées en ce qui concerne le mécanisme d'incitation pour les ZLEV, qu'il s'agisse du type de mécanisme ou du type de véhicules que ce mécanisme devrait couvrir. L'option privilégiée consiste à supprimer, à partir de 2030, le mécanisme d'incitation ZLEV, étant donné que la pénétration sur le marché des véhicules zéro-émission et basse-émission sera encouragée par les objectifs plus stricts en matière d'émission de CO₂ applicables à partir de cette date. Cela permettrait également de simplifier la législation et éviterait le risque de compromettre son efficacité.

- 3) Un mécanisme pour tenir compte de la contribution potentielle des carburants renouvelables et bas-carbone à l'évaluation du respect des objectifs

À cet égard, deux options ont été envisagées: un facteur de correction du carbone ou un mécanisme de crédit. Toutefois, l'option privilégiée n'est pas d'inclure un tel mécanisme comptable, car cela ne serait économiquement efficient, ni pour les constructeurs, ni pour les opérateurs, ni pour la société dans son ensemble, brouillerait les responsabilités des différents acteurs dans la réalisation des objectifs, nuirait à l'efficacité et augmenterait la charge administrative et sa complexité. La promotion de l'utilisation de carburants renouvelables et bas-carbone passe par la révision de la directive sur les énergies renouvelables, de la directive sur l'échange de droits d'émission de l'UE et de la directive sur la taxation de l'énergie.

- **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.

Par rapport au règlement actuel, la proposition ne devrait pas augmenter les coûts administratifs pour les entreprises et les citoyens. En outre, afin de contribuer à la simplification, il est proposé de supprimer une disposition existante, à savoir le mécanisme d'incitation «bonus» ZLEV, à partir de 2030, et d'introduire une exemption pour les petits constructeurs.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁵. Elle contribue, en particulier, à l'objectif d'un niveau élevé de protection de l'environnement, conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'analyse et le traitement de différents ensembles de données relatifs aux émissions de CO₂ des véhicules lourds sont des éléments essentiels de la mise en œuvre et de l'application des normes de performance en matière d'émission de CO₂. Compte tenu des effets juridiques importants liés à l'analyse et au traitement de ces ensembles de données, des efforts sont nécessaires pour garantir la justesse et la fiabilité de ces activités. Des ressources supplémentaires seraient nécessaires au sein de la Commission et de l'Agence européenne pour l'environnement. Une ventilation détaillée de l'incidence budgétaire figure dans la fiche financière législative.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Un système bien établi de suivi de la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/1242 est déjà en place. Les États membres et les constructeurs communiquent chaque année à la Commission les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules lourds nouvellement immatriculés.

La Commission, avec l'aide de l'AEE, publie chaque année les données de surveillance finales de la période de déclaration précédente, y compris la performance spécifique de chaque constructeur par rapport à ses objectifs ou à sa trajectoire en matière d'émission de CO₂. La législation continuera de s'appuyer sur ce cadre de surveillance et de conformité bien établi.

- **Explication détaillée des dispositions spécifiques de la proposition**

Article 1^{er}, paragraphe 1: modification de l'article 1^{er} – Objet et objectifs

L'article 1^{er} est modifié pour expliquer que la proposition prévoit également l'exigence de surveillance et déclaration de certaines données relatives aux nouveaux véhicules lourds.

Article 1^{er}, paragraphe 2: modification de l'article 2 – Champ d'application

⁵ JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

L'article 2 est modifié afin d'étendre le champ d'application du règlement au champ d'application plus large du règlement 2018/956, qui inclut désormais les remorques, les autobus urbains, les autocars et d'autres types de camions. Les références à la directive 2007/46/CE⁶ (directive-cadre sur la réception par type), qui a été abrogée le 1^{er} septembre 2020, sont remplacées par des références au règlement (UE) 2018/858⁷ sur la réception par type, qui s'applique depuis cette date. Les véhicules conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie et de maintien de l'ordre public ne sont pas soumis à des objectifs en matière d'émission de CO₂;

Article 1^{er}, paragraphe 3: modification de l'article 3 – Définitions

Certaines définitions sont mises à jour ou ajoutées.

Article 1^{er}, paragraphe 4: nouveaux articles 3 bis et 3 ter

Ajout d'un article 3 *bis*, qui définit de combien les émissions spécifiques de CO₂ du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds doivent être réduites pour des années données, et définit la manière dont ces objectifs sont alloués aux sous-groupes de véhicules lourds.

Cet article précise également que les objectifs ne s'appliquent pas aux véhicules à usage spécial, tout-terrain et hors route, ni aux véhicules professionnels tels que les grues mobiles et les véhicules forestiers ou agricoles.

L'article 3 *ter* fixe des exigences en matière d'émission de CO₂ liées au parc de l'Union de nouvelles remorques, ainsi que des objectifs en matière de véhicules zéro-émission pour les autobus urbains. Cet objectif de véhicules zéro-émission ne s'applique pas aux autocars utilisés pour le transport régional et à longue distance de passagers, qui ne sont soumis qu'aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés à l'article 3 *bis*.

Article 1^{er}, paragraphe 6: modification de l'article 5 – Véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions

L'article 5 est modifié afin de mettre fin, en 2029, au régime incitatif en faveur des véhicules zéro-émission et basse-émission.

Article 1^{er}, paragraphe 7: modification de l'article 6 – Objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur

L'article 6 est modifié afin d'inclure les émissions de CO₂ liées aux remorques et l'objectif de véhicules zéro-émission pour les autobus dans les objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques d'un constructeur.

Article 1^{er}, paragraphe 8: nouveaux articles 6 bis – Transfert de véhicules entre constructeurs et 6 ter — Exemption pour les constructeurs produisant peu de véhicules

Ajout d'un nouvel article 6 *bis*, qui donne aux constructeurs la possibilité, sous certaines conditions, de transférer des véhicules individuels pour les besoins du calcul de leurs émissions de CO₂ spécifiques moyennes.

⁶ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

⁷ Règlement (UE) 2018/858 du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

Ajout d'un nouvel article 6 *ter*, qui donne aux constructeurs immatriculants moins de 100 nouveaux véhicules lourds dans l'UE la possibilité d'être exemptés des objectifs en matière d'émission de CO₂.

Article 1^{er}, paragraphe 9: modification de l'article 7 – Crédits d'émission et dettes d'émission

L'article 7 est modifié afin de permettre aux constructeurs de prendre en compte des crédits d'émission ou débits d'émission également après la période de déclaration de 2029. Une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ est également déterminée pour les périodes de déclaration des années 2030 à 2040.

Article 1^{er}, paragraphe 10: nouveaux articles 7 bis — Attribution de véhicules à un constructeur et 7 ter — Calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des véhicules de la catégorie M

Un article 7 *bis* est ajouté pour définir la manière dont les véhicules immatriculés sont attribués à un constructeur pour les besoins de l'évaluation de la conformité. Un nouvel article 7 *ter* est ajouté pour définir la manière dont les émissions de CO₂ spécifiques moyennes des véhicules de la catégorie M sont calculées dans le cas où le constructeur principal du véhicule n'est pas le constructeur du véhicule complété.

Article 1^{er}, paragraphe 12: modification de l'article 9 – Vérification des données de surveillance

L'article 9 est modifié pour couvrir des cas supplémentaires où les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs doivent notifier à la Commission tout écart par rapport aux données déclarées.

Article 1^{er}, paragraphe 13: modification de l'article 10 – Évaluation des émissions de CO₂ de référence

L'article 10 est modifié pour couvrir l'évaluation des émissions de CO₂ de référence des sous-groupes de véhicules qui ont été ajoutés dans le champ d'application élargi.

Article 1^{er}, paragraphe 14: modification de l'article 11 – Publication des données et performance des constructeurs

Un nouveau paragraphe est ajouté pour permettre à la Commission de compléter les actes d'exécution visés au même article lorsque les émissions de référence doivent être ajustées en raison de modifications apportées à la procédure de détermination du CO₂.

Article 1^{er}, paragraphe 15: modification de l'article 13 - Vérification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service

Ajout, à l'article 13, paragraphe 3, d'une phrase qui impose à l'autorité compétente en matière de réception par type de délivrer une déclaration de correction contenant les données corrigées et de transmettre cette déclaration à la Commission et aux parties concernées lorsque les données figurant dans le dossier de réception par type ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858.

Article 1^{er}, paragraphe 16: nouveaux articles 13 bis à 13 septies

Les articles 13 *bis* à 13 *septies* intègrent les articles 4 à 9 du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242 modifié.

Nouvel article 13 bis – Surveillance et déclaration incombant aux États membres

Ajout d'un nouvel article 13 *bis*, correspondant en grande partie à l'article 4 du règlement (UE) 2018/956, qui établit l'obligation pour les États membres de surveiller et de déclarer certaines données relatives aux nouveaux véhicules lourds.

Nouvel article 13 ter – Surveillance et déclaration incombant aux constructeurs ou à d'autres entités

Ajout d'un nouvel article 13 *ter*, correspondant en grande partie à l'article 5 du règlement (UE) 2018/956, qui établit l'obligation pour les constructeurs ou d'autres entités de surveiller et de déclarer certaines données sur les nouveaux véhicules lourds. Un nouveau paragraphe est ajouté pour clarifier les obligations des constructeurs et d'autres entités responsables de la détermination d'un véhicule lourd.

Nouvel article 13 quater – Registre central

Ajout d'un nouvel article 13 *quater*, correspondant en grande partie à l'article 6 du règlement (UE) 2018/956, qui établit l'obligation pour la Commission de tenir et d'actualiser un registre central.

Nouvel article 13 quinquies – Essais de vérification sur route

Ajout d'un nouvel article 13 *quinquies*, correspondant en grande partie à l'article 7 du règlement (UE) 2018/956, qui établit l'obligation pour la Commission de surveiller les résultats des essais de vérification sur route conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2018/956.

Nouvel article 13 sexies – Qualité des données

Ajout d'un nouvel article 13 *sexies*, qui correspond en grande partie à l'article 8 du règlement (UE) 2018/956, établissant l'obligation pour la Commission, les autorités compétentes et les constructeurs de garantir la qualité des données, sur la base d'un acte d'exécution devant être adopté par la Commission.

Nouvel article 13 septies – Amendes administratives

Ajout d'un nouvel article 13 *septies*, correspondant à l'article 9 du règlement (UE) 2018/956, concernant les amendes administratives.

Article 1^{er}, paragraphe 17: modification de l'article 14 – Modification des annexes

L'article 14 définit toutes les habilitations autorisant la Commission à modifier des éléments techniques dans les annexes au moyen d'actes délégués. Il combine les habilitations existantes des règlements (UE) 2018/956 et (UE) 2019/1242 et ajoute de nouvelles habilitations, qui sont devenues nécessaires en raison de l'extension du champ d'application du règlement proposé.

Article 1^{er}, paragraphe 18: modification de l'article 15 – Évaluation et rapport

L'article 15 suggère une révision du règlement proposé en 2028.

Article 1^{er}, paragraphe 19: modification de l'article 17 – Exercice de la délégation

Les paragraphes 2, 3 et 6 sont actualisés afin d'ajouter les références aux habilitations contenues dans les articles supplémentaires nouvellement ajoutés intégrant l'ancien règlement (UE) 2018/956 relatif à la surveillance et à la déclaration.

L'**article 2** abroge le règlement (UE) 2018/956.

L'**article 3** fixe les modalités d'entrée en vigueur du présent règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- 1) La résolution des défis liés au climat et à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019³. La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union.
- 2) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ Communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final.

femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

- 3) Dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et soumise au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990.
- 4) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁴, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050. Ce règlement établit également un engagement contraignant de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- 5) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier.
- 6) Le paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55», adopté par la Commission européenne en 2021, vise à mettre en œuvre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Il couvre une série de domaines d'action. La révision du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁵ fait partie intégrante de ce paquet législatif.
- 7) La communication «REPowerEU»⁶ présente un plan visant à rendre l'Union indépendante des combustibles fossiles russes bien avant la fin de la présente décennie. La communication souligne l'importance, entre autres, d'accroître encore l'efficacité et de réduire la consommation d'énergie fossile dans le secteur des transports, où l'électrification peut être combinée à l'utilisation d'hydrogène non fossile pour remplacer les carburants fossiles.
- 8) Afin de contribuer à la réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, il est nécessaire de renforcer les exigences de réduction énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242 pour les véhicules lourds. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030.
- 9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux utilisateurs et aux citoyens

⁴ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁵ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Plan REPowerEU, COM/2022/230 final du 18.5.2022.

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

- 10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ devraient être fixés pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union et stimuler l'innovation dans le domaine des technologies zéro-émission d'une façon économiquement efficiente.
- 11) La nouvelle stratégie industrielle actualisée⁷ prévoit la co-création, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboré pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours tient compte, en particulier, des petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, et s'appuie également sur la stratégie européenne en matière de compétences, au moyen d'initiatives telles que le pacte pour les compétences, afin de mobiliser le secteur privé et d'autres parties prenantes en vue de la mise à niveau et la reconversion de la main-d'œuvre européenne pour les transitions écologique et numérique, ainsi que sur le mécanisme de renforcement des talents dans le cadre de l'initiative «Exploiter les talents dans les régions de l'UE». Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules zéro-émission plus abordables sont également abordées dans ce parcours. Cela pourrait inclure, par exemple, la possibilité pour les États membres d'utiliser le Fonds social pour le climat proposé pour aider les microentreprises à acheter des camions zéro-émission.

Le plan industriel du pacte vert⁸ renforcera la compétitivité de l'industrie zéro-émission net de l'Europe et soutiendra la transition rapide vers la neutralité climatique. Ce plan vise à créer un environnement plus favorable à l'augmentation de la capacité de production de l'UE pour les technologies et produits zéro-émission net nécessaires pour atteindre les ambitieux objectifs climatiques de l'Europe.

- 12) Les objectifs à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le déploiement nécessaire d'infrastructures de rechargement et de ravitaillement, conformément à la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs présentée par la Commission⁹.
- 13) La transition vers la neutralité climatique nécessite des investissements importants dans les réseaux électriques, y compris le renforcement des capacités, de la résilience et du stockage, ainsi que des connexions supplémentaires. En ce qui concerne les

⁷ Communication «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

⁸ COM(2023) 62 final

⁹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

véhicules lourds, compte tenu des niveaux cibles proposés à l'article 3 *bis* pour l'année 2030, la part des véhicules zéro-émission dans le parc total de véhicules circulant sur la route ainsi que la consommation d'électricité dans le secteur resteront limitées. Par conséquent, l'incidence correspondante sur le réseau électrique restera également limitée.

- 14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules zéro-émission économiquement efficaces. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans.
- 15) En raison de la structure hétérogène de l'ensemble du parc de camions, il n'est pas possible de prévoir pleinement si, pour toutes les utilisations de niche, les évolutions technologiques seront suffisamment rapides pour que la technologie d'échappement zéro-émission soit un choix viable. Il peut s'agir notamment d'utilisations telles que les véhicules lourds de transport à longue distance en morphologie territoriale et dans des conditions météorologiques spécifiques, les autocars et les camions utilisés pour des applications critiques en matière de sécurité et de sûreté qui ne peuvent être satisfaites par des technologies d'échappement zéro-émission. Les véhicules en question devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules lourds. Compte tenu de ces considérations, il convient de laisser une certaine marge dans l'objectif fixé pour 2040 afin de tenir compte d'évolutions technologiques qui n'ont pas encore eu lieu.
- 16) Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices devraient tenir compte, lorsqu'ils fondent l'attribution de marchés pour l'achat ou l'utilisation de véhicules visés à l'annexe I, point 4.2, de la résilience de l'offre, y compris en tenant compte des «Orientations sur la participation des soumissionnaires et des produits de pays tiers aux marchés publics de l'UE» [C (2019) 5494 final].
- 17) Étant donné que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs devront déployer un nombre considérablement plus important de véhicules zéro-émission sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation en faveur des véhicules zéro-émission et basse-émission («ZLEV») ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation en faveur des ZLEV à partir de 2030.
- 18) La possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions en excès à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que le secteur automobile n'en bénéficie directement dans le cadre de sa transition. Il y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions en excès comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242.
- 19) Il convient d'élargir le champ d'application afin de couvrir également les obligations en matière de surveillance et de déclaration qui sont intégrées dans le règlement (UE) 2019/1242 au moyen du présent règlement.

- 20) Il convient de modifier le règlement (UE) 2019/1242 afin de couvrir le même champ d'application que le règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil¹⁰.
- 21) Pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation relative à la réception par type des véhicules automobiles, tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées et les véhicules à chenilles, les émissions de CO₂ ne sont pas déterminées et, par conséquent, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière de CO₂ fixés dans le présent règlement.

Les véhicules conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie, de maintien de l'ordre public ou d'urgence médicale qui sont réceptionnés par type à titre volontaire devraient également être exemptés de l'obligation d'atteindre les objectifs en matière d'émission de CO₂ du présent règlement de manière à ne pas créer d'incitation à ne plus soumettre ces véhicules à la réception par type à titre volontaire, ce qui aurait des incidences négatives sur la sécurité et l'environnement, à moins que le constructeur ne demande l'inclusion de ces véhicules.

Les États membres devraient également être autorisés à indiquer une exemption de l'obligation d'atteindre les objectifs pour des véhicules non spécifiquement conçus, mais immatriculés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie, de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale, notamment des autocars normaux utilisés pour le transport de forces de police ou de militaires, en confirmant que cette exemption répond à l'intérêt public.

Comme pour certains groupes de véhicules, qui sont réceptionnés par type, les émissions de CO₂ ne sont pas encore déterminées pour des raisons techniques, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs en matière d'émission de CO₂ fixés par le présent règlement. Il s'agit, par exemple, de véhicules à usage spécial, tels que les grues mobiles, les véhicules porteurs d'outils multiples à commande hydraulique ou les véhicules de transport de chargements exceptionnels, les véhicules tout-terrain, tels que certains véhicules utilisés à des fins d'exploitation minière, forestière ou agricole, ainsi que d'autres véhicules dont la configuration d'essieux n'est pas standard, tels que les véhicules de plus de 4 essieux ou de plus de 2 essieux moteurs, les petits autobus d'une masse maximale inférieure à 7,5 t et les petits camions d'une masse maximale inférieure à 5 t.

Les véhicules professionnels, tels que les camions à ordures, les bennes basculantes ou les bétonnières, devraient continuer d'être exemptés du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs.

- 22) Certaines définitions devraient être introduites afin d'harmoniser la terminologie avec celle de la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules, en

¹⁰ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

particulier le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil¹¹ et le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission¹².

- 23) Pour les besoins du transfert nouvellement introduit de véhicules entre constructeurs et de l'établissement d'une exemption pour les constructeurs ne produisant que peu de véhicules, il convient d'ajouter au règlement (UE) 2019/1242 une définition du terme «groupe d'entités liées», en substance selon la terminologie utilisée dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil¹³ pour les véhicules légers.
- 24) Pour définir les obligations des différents constructeurs, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble du parc de nouveaux véhicules lourds de l'Union devraient être traduits en objectifs de réduction spécifiques à des sous-groupes qui devraient être définis en fonction des caractéristiques techniques des véhicules qu'ils comprennent.
- 25) Étant donné que les émissions de CO₂ liées aux remorques ont une forte incidence sur les émissions globales de CO₂ et la consommation d'énergie des véhicules à moteur, il convient également de définir des objectifs correspondants pour les remorques.
- 26) Compte tenu de la préparation technique du sous-secteur et de la nécessité d'améliorer la qualité de l'air dans les villes, il convient de fixer une part minimum obligatoire de nouveaux autobus urbains zéro-émission.
- 27) Une proportion minimum obligatoire d'autobus urbains zéro-émission devrait refléter le besoin sociétal de transports publics abordables, y compris dans les zones rurales. L'offre accrue d'autobus urbains zéro-émission résultant d'une telle proportion minimum obligatoire devrait avoir un effet positif sur le coût d'achat, tant en termes de prix d'achat initial que de coût total de propriété des autobus urbains zéro-émission, reflétant les économies de carburants fossiles résultant de leur exploitation. La passation conjointe de marchés pour des autobus urbains construits sur la plateforme «bus propres» peut faire baisser le coût d'achat de ces autobus, et le Fonds social pour le climat proposé pourrait être utilisé par les États membres pour soutenir les citoyens vulnérables au moyen de billets ou d'abonnements de transports publics à prix réduits ou gratuits. Enfin, les autobus et autocars régionaux et longue distance, y compris pour les transports dans les zones rurales, restent soumis aux objectifs applicables aux véhicules lourds. Le soutien du Fonds social pour le climat pourrait répondre aux besoins spécifiques des zones rurales et prévenir la pauvreté en matière de transport¹⁴ en garantissant l'accès à des transports publics abordables.

¹¹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

¹² 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).

¹³ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

¹⁴ Conformément à la définition figurant à l'article 2, paragraphe 2 *bis*, du règlement relatif au Fonds social pour le climat.

- 28) Le facteur zéro-émission et basse-émission devrait être appliqué pour la dernière fois pour la période de déclaration de l'année 2029, car il n'est plus jugé nécessaire après cette période pour encourager l'entrée sur le marché de véhicules zéro-émission.
- 29) Étant donné qu'il convient d'envisager la conformité des entités commerciales plutôt que des entités juridiques, les constructeurs liés économiquement devraient, dans certaines limites, être autorisés à transférer des véhicules entre eux pour les besoins de la comptabilisation de ces véhicules au titre du règlement (UE) 2019/1242.
- 30) En outre, afin de renforcer le développement de nouvelles technologies zéro-émission dans de petites et moyennes entreprises spécialisées, il devrait également être possible de transférer des véhicules zéro-émission entre entités non liées.
- 31) Afin d'éviter des coûts de mise en conformité disproportionnellement élevés et de réduire la charge administrative, les constructeurs produisant peu de véhicules satisfaisant à certaines exigences légales devraient être exemptés du respect des objectifs en matière d'émission de CO₂. Étant donné qu'ils sont tenus de se conformer aux obligations de déclaration prévues par le règlement (UE) 2019/1242, il existe un mécanisme de contrôle approprié pour ces constructeurs.
- 32) Le système actuel de crédits d'émission et de dettes d'émission pluriannuels devrait être prolongé jusqu'en 2039, étant donné que les objectifs de réduction continuent de se renforcer au-delà de 2030 jusqu'en 2040 et nécessitent des évolutions techniques prospectives de la part des constructeurs au cours de cette période.
- 33) Le règlement (UE) 2019/1242 devrait préciser clairement, pour chaque catégorie de véhicules, qui est le constructeur auquel un véhicule doit être attribué, en tenant compte spécifiquement des différentes constellations pour les véhicules de la catégorie M.
- 34) Les règles relatives à la vérification des données de surveillance devraient également couvrir les éventuelles corrections ex post d'erreurs dans ces données déclarées et la manière dont la Commission devrait traiter ces corrections pour la mise en œuvre des objectifs en matière d'émission de CO₂ du parc.
- 35) L'évaluation des émissions de CO₂ de référence devrait être modifiée afin de couvrir également les sous-groupes de véhicules nouvellement inclus dans le champ d'application du règlement 2019/1242.
- 36) La surveillance et la communication d'informations par les constructeurs et les États membres sont une condition préalable essentielle à la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/1242. La fusion du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242 devrait créer des synergies et permettre une interprétation des dispositions en tenant compte des objectifs des deux règlements.
- 37) À l'occasion de la fusion des dispositions relatives à la surveillance et à la déclaration dans le règlement (UE) 2019/1242, il convient de saisir l'occasion de modifier légèrement ces dispositions à la lumière de l'expérience acquise au cours des deux premiers cycles de déclaration prévus par le règlement (UE) 2018/956.
- 38) Compte tenu du fait que la détermination ne sera plus effectuée par les seuls constructeurs, la déclaration des émissions de CO₂ et d'autres données techniques des véhicules devrait être étendue, au-delà des constructeurs, aux entités qui procèdent à la détermination des véhicules en vertu du règlement (UE) 2017/2400 et du règlement

d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission¹⁵. Les données à communiquer doivent comprendre le dossier d'enregistrements du constructeur.

- 39) La Commission devrait être en mesure de tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, et de veiller à ce que les exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de déclaration des données restent pertinentes au fil du temps pour évaluer la contribution du parc de véhicules lourds aux émissions de CO₂, de garantir la disponibilité de données sur les technologies nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂ et sur les résultats des essais de vérification sur route, et de faire en sorte que les fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité, ainsi que de compléter les dispositions relatives aux amendes administratives.
- 40) Pour ces raisons, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des critères définissant les sous-groupes de véhicules, définissant les véhicules professionnels, pour les autonomies opérationnelles des différentes technologies du groupe motopropulseur, la liste et le poids des profils de missions, les charges utiles, le nombre de passagers, les masses de passagers, les charges utiles maximales techniquement admissibles, le nombre maximal de passagers techniquement admissibles et les volumes de fret des sous-groupes de véhicules et les valeurs de kilométrage annuel, la modification des exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de déclaration prévue dans les annexes du présent règlement, la spécification des données à communiquer par les États membres pour la surveillance des résultats des essais de vérification sur route, la modification des fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique et la définition des critères, le calcul et la méthode de collecte des amendes administratives infligées aux constructeurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- 41) Il convient d'abroger le règlement (UE) 2018/956 avec un calendrier permettant de conclure la période de déclaration en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement conformément aux règles applicables au début de cette période de déclaration, y compris tout traitement ultérieur des données collectées. En conséquence, le présent règlement devrait s'appliquer à partir du début de la période de déclaration suivante.

¹⁵ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

42) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/1242 en conséquence,
ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications apportées au règlement (UE) 2019/1242

Le règlement (UE) 2019/1242 est modifié comme suit:

1) l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit, pour les nouveaux véhicules lourds, des exigences de performance en matière d'émission de CO₂ qui contribuent à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel que défini dans le règlement (UE) 2018/842¹⁶, ainsi que des objectifs de l'accord de Paris¹⁷, et à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

2. Le présent règlement établit également les exigences relatives à la déclaration de données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'Union.»;

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux nouveaux véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle en vertu du règlement (UE) 2018/858, ou qui ne doivent pas faire l'objet d'une réception par type en vertu de l'article 2, paragraphe 3, du même règlement, et qui appartiennent aux catégories suivantes:

a) M₂ et M₃;

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

c) O₃ et O₄.

Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont qualifiés de véhicules lourds. Les véhicules relevant des points a) et b) sont qualifiés de véhicules à moteur lourds.

Les catégories de véhicules visées dans le présent règlement renvoient aux catégories de véhicules définies à l'article 4 et à l'annexe I du règlement (UE) 2018/858.» ;

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

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

¹⁷ JO L 282 du 19.10.2016, p.4.

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

ii) l'alinéa suivant est ajouté:

«Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules immatriculés pour la première fois pendant une période n'excédant pas un mois et immatriculés uniquement pour les besoins de leur transfert vers un pays ne faisant pas partie de l'Union.»;

c) Les paragraphes 4, 5 et 6 suivants sont ajoutés:

«4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2017/2400, les véhicules réceptionnés relevant de l'article 2, paragraphe 3, point b), du règlement (UE) 2018/858 ne sont pas soumis aux objectifs en matière d'émission de CO₂ visés à l'article 3 *bis* du présent règlement, sauf si le constructeur choisit d'inclure ces véhicules dans le calcul de ses émissions spécifiques de CO₂ et de ses objectifs lorsqu'il déclare le véhicule conformément à l'annexe IV, partie B, du présent règlement.

5. Les véhicules, autres que ceux visés au paragraphe 4, immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale ne sont pas soumis aux objectifs en matière d'émission de CO₂ visés à l'article 3 *bis* si un État membre l'indique dans le processus d'immatriculation et de déclaration, confirmant ainsi, dans les données déclarées conformément à l'annexe IV, partie A, que la mission du véhicule ne peut pas être remplie de la même manière par un véhicule zéro-émission et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule équipé d'un moteur à combustion pour remplir cette mission.

6. Les obligations de déclaration énoncées aux articles 13 *bis* à 13 *septies* s'appliquent également aux véhicules qui ne sont pas soumis à des objectifs en matière d'émission de CO₂ conformément aux paragraphes 4 et 5 du présent article.»;

3) l'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) "émissions de CO₂ de référence", la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, au cours de la période de référence, de tous les nouveaux véhicules lourds dans chacun des sous-groupes de véhicules, déterminée conformément à l'annexe I, point 3);»;

b) les points 3a) et 3b) suivants sont insérés:

«3a) "période de déclaration", la période allant du 1^{er} juillet d'une année donnée au 30 juin de l'année suivante;

- 3b) “période de référence”, la période de déclaration d’une certaine année par rapport à laquelle les obligations de réduction réglementaires pour un certain sous-groupe de véhicules sont spécifiées en vertu du présent règlement;»;
- c) le point 5) est remplacé par le texte suivant:
«5) “objectif spécifique en matière d’émission de CO₂”: l’objectif en matière d’émission de CO₂ d’un constructeur individuel, exprimé en g/tkm et déterminé annuellement pour la période de déclaration précédente, conformément à l’annexe I, point 4;»;
- d) le point 9) est remplacé par le texte suivant:
«(9) “véhicule professionnel”, un véhicule lourd destiné à être utilisé pour des tâches spécifiques qui, d’après les informations contenues sur son certificat de conformité, telles que communiquées par les États membres, remplit les critères énoncés au point 1.2 de l’annexe I;»;
- e) le point 10 est supprimé;
- f) les points 10 a) et 10b) suivants sont insérés:
«10a) “déclarant”: une entité responsable de la déclaration des données à la Commission;
(10b) “détermination d’un véhicule lourd”, la détermination de ses émissions de CO₂ ou de ses paramètres d’entrée conformément à l’article 9 du règlement (UE) 2017/2400 ou l’évaluation de sa performance en ce qui concerne son influence sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant conformément à l’article 8 du règlement d’exécution (UE) 2022/1362 de la Commission;»;
- g) le point 11) est remplacé par le texte suivant:
«(11) “véhicule zéro-émission”, les véhicules suivants:
a) un véhicule lourd dont les émissions de CO₂, déterminées conformément à l’article 9 du règlement (UE) 2017/2400, ne dépassent pas 5 g/(t km) ou 5 g/(p. km) d’émissions de CO₂;
b) un véhicule lourd remplissant les conditions du point 1.1.4 de l’annexe I du présent règlement si des émissions de CO₂ n’ont pas été déterminées, conformément au règlement (UE) 2017/2400;
c) une remorque équipée d’un dispositif qui assure activement sa propulsion et n’a pas de moteur à combustion interne ou a un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂, déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil et à ses mesures d’exécution ou au règlement ONU n° 49 sont inférieures à 5 g de CO₂/kWh.
- h) le point 12) est remplacé par le texte suivant:
«12) “véhicule lourd basse-émission”: un véhicule lourd qui n’est pas un véhicule lourd zéro-émission, dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à la moitié des émissions de CO₂ de référence de tous les véhicules

du sous-groupe auquel il appartient, telles que déterminées conformément à l'annexe I, point 2.3.4;»;

i) les points 16) à 23) suivants sont ajoutés:

«16) “véhicule primaire d'un véhicule lourd”, un véhicule primaire au sens de l'article 3, point (22), du règlement (UE) 2017/2400, pour la simulation duquel est allouée une carrosserie générique qui correspond à la carrosserie réelle du véhicule lourd en ce qui concerne ses configurations de plancher (bas/haut) (simple/double) et tout autre paramètre, le cas échéant;

17) “véhicule complété”: un véhicule complété tel que défini à l'article 3, point 26, du règlement (UE) 2018/858;

18) “véhicule complet”: un véhicule complet tel que défini à l'article 3, point 27, du règlement (UE) 2018/858;

19) “véhicule hors route”, un véhicule hors route tel que défini à l'annexe I, partie A, point 2.1, du règlement (UE) 2018/858;

20) “véhicule à usage spécial”: un véhicule à usage spécial au sens de l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858;

21) “véhicule hors route à usage spécial”, un véhicule hors route à usage spécial au sens de l'annexe I, partie A, point 2.3.1, du règlement (UE) 2018/858;

22) “certificat de conformité”, un certificat de conformité au sens de l'article 3, point 5, du règlement (UE) 2018/858;

23) “marché public”, dans le cadre des procédures de passation de marchés publics et sauf indication contraire, un marché public au sens de l'article 2, paragraphe 1, point 5), de la directive 2014/24/UE, les “marchés” au sens de l'article 2, point 1), de la directive 2014/25/UE, ainsi que les “concessions” au sens de l'article 5, point 1), de la directive 2014/23/UE»;

j) le paragraphe suivant est ajouté:

«Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés» un constructeur et ses entreprises liées.

On entend par «entreprises liées»:

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

i) du contrôle de plus de la moitié des droits de vote; ou

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

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

b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, sur le constructeur, des droits ou des pouvoirs visés au point a);

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

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

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

4) les articles 3 *bis* à 3 *quater* suivants sont insérés:

«Article 3 *bis*

Objectifs en matière d'émission de CO₂

1. Les émissions de CO₂ moyennes du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds, autres que les véhicules à usage spécial, les véhicules hors route, les véhicules hors route à usage spécial et les véhicules professionnels, sont réduites des pourcentages suivants par rapport aux émissions de CO₂ moyennes de la période de déclaration de l'année 2019:

a) pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, pour les périodes de déclaration des années 2025 à 2029, de 15 %,

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

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

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

2. Les sous-groupes de véhicules doivent contribuer à ces objectifs en matière d'émission de CO₂ comme indiqué à l'annexe I, point 4.3.

3. Les émissions de CO₂ liées au parc de l'Union de nouvelles remorques doivent être améliorées conformément au point 4.3 de l'annexe I.

Article 3 *ter*

Objectif concernant les véhicules zéro-émission pour les autobus urbains

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

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

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de définir la proportion maximale de véhicules qu'un État membre

peut exclure, ainsi que le rapport coûts-avantages socio-économiques compte tenu de la morphologie territoriale et des circonstances météorologiques justifiant l'exclusion visée au paragraphe précédent.

3. En ce qui concerne l'utilisation des véhicules visés au présent article, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 17 afin de définir des spécifications techniques communes, y compris des normes, en ce qui concerne:

- a) l'interopérabilité technique et ouverte entre l'infrastructure de recharge et de ravitaillement et les véhicules, en termes de connexions physiques et d'échanges de communications;
- b) le partage et l'utilisation sûrs et sécurisés des données générées.

Article 3 *quater*

Procédures de marchés publics

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

2. La contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement est évaluée, entre autres, sur la base:

- a) de la proportion des produits ou offres originaires de pays tiers, déterminée conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil;
- b) de l'introduction par des pays tiers d'une mesure restrictive ou générant des distorsions concernant ces véhicules ou l'interopérabilité technique et ouverte entre l'infrastructure de recharge et de ravitaillement et les véhicules;
- c) de la disponibilité des pièces de rechange essentielles pour le fonctionnement des équipements faisant l'objet de l'appel d'offres;
- d) de l'engagement du soumissionnaire à ce que d'éventuels changements dans sa chaîne d'approvisionnement au cours de l'exécution du contrat n'aient pas d'incidence négative sur l'exécution du contrat;
- e) d'une certification ou d'une documentation démontrant que l'organisation de la chaîne d'approvisionnement du soumissionnaire lui permettra de satisfaire aux exigences en matière de sécurité d'approvisionnement.

3. Conformément à l'article 3 *ter*, la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement se voit attribuer une pondération comprise entre 15 et 40 % des critères d'attribution. »;

5) à l'article 4, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) les données déclarées concernant les nouveaux véhicules lourds du constructeur immatriculés au cours de la période de déclaration précédente; et»;

6) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

Le facteur zéro-émission et basse-émission tient compte du nombre et des émissions de tous les véhicules lourds zéro-émission ou basse-émission dans le parc du constructeur.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour les périodes de déclaration de 2025 à 2029, le facteur zéro-émission et basse-émission est déterminé sur la base d'une valeur de référence de 2 %, conformément à l'annexe I, point 2.3.2.»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Le facteur zéro-émission et basse-émission réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules zéro-émission de la catégorie N, à l'exception des véhicules appartenant aux sous-groupes 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, réduit les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.»;

7) l'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Objectifs d'émissions de CO₂ spécifiques des constructeurs

Pour la période de déclaration de l'année 2025 et pour chacune des périodes de déclaration ultérieures, la Commission détermine, pour chaque constructeur, un objectif en matière d'émission de CO₂ spécifique correspondant à la période de déclaration précédente. Cet objectif est déterminé conformément à l'annexe I, point 4.1.»;

8) les articles 6 *bis* et 6 *ter* suivants sont insérés:

«Article 6 *bis*

Transfert de véhicules entre constructeurs

1. Pour les besoins du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs conformément à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.2, des véhicules individuels peuvent être transférés entre constructeurs, sous réserve des conditions suivantes:

a) pour tous les transferts: la demande doit être soumise conjointement par le constructeur qui transfère et par celui qui reçoit;

b) pour le transfert de véhicules autres que des véhicules zéro-émission, le constructeur qui transfère et celui qui reçoit doivent appartenir à un groupe de constructeurs liés;

c) pour les transferts de véhicules zéro-émission entre constructeurs n'appartenant pas à un groupe de constructeurs liés: le nombre de véhicules zéro-émission transférés à un constructeur ne doit pas dépasser 5 % de l'ensemble de ses nouveaux véhicules lourds immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée.

Les constructeurs communiquent les demandes de transfert à la Commission en utilisant les outils électroniques fournis par la Commission.

2. Lorsque la Commission considère que les conditions d'un transfert sont remplies, elle ne prend pas en compte le véhicule transféré dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui transfère mais elle le prend en compte dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui reçoit.

Article 6 *ter*

Exemption des constructeurs produisant peu de véhicules

1. Si moins de 100 nouveaux véhicules lourds d'un constructeur ont été immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes visées à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.7, et les objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques visés à l'article 6 et à l'annexe I, point 4.1, sont fixés à «0» pour la période de déclaration concernée.
 2. Les valeurs des émissions de CO₂ spécifiques moyennes et les objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques ne sont pas inclus dans la publication visée à l'article 11 pour les constructeurs et les périodes de déclaration concernés.
 3. L'exemption prévue au paragraphe 1 n'est pas appliquée au cours d'une période de déclaration donnée dans l'un quelconque des cas suivants:
 - a) à la demande du constructeur;
 - b) si le constructeur demande un transfert de véhicules conformément à l'article 6 *bis*;
 - c) si le constructeur fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui, collectivement, ont immatriculé plus de 100 véhicules au cours de la période de déclaration concernée ou avec un autre constructeur auquel l'exemption prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas.
 4. Les constructeurs qui font partie d'un groupe au sens du paragraphe 3, point c), informent la Commission s'ils ont immatriculé moins de 100 véhicules au cours d'une période de déclaration donnée.
 5. Les constructeurs auxquels l'exemption prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas notifient à la Commission, pour chaque période de déclaration, toutes leurs entreprises liées qui remplissent les conditions de l'exemption prévue au paragraphe 1.
 6. Les constructeurs communiquent les informations nécessaires à la Commission en utilisant les outils électroniques fournis par la Commission.»;
- 9) l'article 7 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 1, premier alinéa, la formule d'introduction est remplacée par le texte suivant:

«Afin de déterminer le respect par un constructeur de ses objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques pour les périodes de déclaration des années 2025 à 2039, il est tenu compte de ses crédits d'émission ou dettes d'émission, déterminés conformément à l'annexe I, point 5, qui correspondent au nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur au cours d'une période de déclaration, multiplié par:»;
 - b) au paragraphe 1, deuxième alinéa, «2029» est remplacé par «2039»;

- c) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:
«Des dettes d'émission sont contractées au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039. La dette d'émission totale d'un constructeur ne peut toutefois dépasser 5 % de l'objectif en matière d'émission de CO₂ spécifique du constructeur multipliés par le nombre de véhicules lourds du constructeur au cours de cette période ("limite de dette d'émission").»;
- d) au paragraphe 1, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:
«Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039 sont reportés, le cas échéant, d'une période de déclaration à la période de déclaration suivante. Toutes les dettes d'émission résiduelles sont toutefois apurées au cours des périodes de déclaration des années 2029, 2034 et 2039.»;
- e) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. Les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ sont fixées pour chaque constructeur conformément à l'annexe I, point 5.1, sur la base des trajectoires linéaires suivantes:
- a) entre les émissions de CO₂ de référence et l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration des années 2025 ou 2030, comme indiqué à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, points a) et b),
 - b) entre l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2025 et l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2030, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point b),
 - c) entre l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2030 et l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2035, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point c), et
 - d) entre l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2035 et l'objectif en matière d'émission de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2040, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point d).»;

- 10) les articles 7 *bis* et 7 *ter* suivants sont insérés:

«Article 7 *bis*

Attribution de véhicules à un constructeur

Lors du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes, visées à l'article 4, et des objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques, visés à l'article 6, les véhicules immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée sont attribués aux constructeurs suivants:

- a) pour les véhicules de catégorie N, au constructeur du véhicule tel que défini à l'article 3, point 4a), du règlement (UE) 2017/2400;
- b) pour les véhicules de catégorie M, au constructeur du véhicule primaire, tel que défini à l'article 3, point 29), du règlement (UE) 2017/2400;
- c) pour les véhicules de catégorie O, au constructeur du véhicule, tel que défini à l'article 2, point 5), du règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

Calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des véhicules de catégorie M

Pour les véhicules de catégorie M, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) pour le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes dans un sous-groupe d'un constructeur, un nouveau véhicule lourd de catégorie M est pris en compte avec ses émissions de CO₂ spécifiques en tant que véhicule complet ou complété à l'annexe I, point 2.2.2 et il n'est pas pris en compte à l'annexe I, point 2.2.3.
- b) toutefois, à la demande du constructeur, comme indiqué à l'article 7 *bis*, point b), et sous réserve de satisfaire à la condition du paragraphe 3, un nouveau véhicule lourd de catégorie M est pris en compte avec les émissions de CO₂ spécifiques de son véhicule primaire à l'annexe I, point 2.2.3 et n'est pas pris en compte à l'annexe I, point 2.2.2.
- c) une demande visée au point b) pour un nouveau véhicule lourd de catégorie M n'est pas admissible si le constructeur de ce véhicule, tel que défini à l'article 7 *bis*, point b), et le constructeur du même véhicule complet ou complété, tel que défini à l'article 3, point 4a), du règlement (UE) 2017/2400, sont des entreprises liées ou appartiennent à la même entité juridique. En présentant une telle demande, un constructeur déclare que cette condition est remplie et, sur demande de la Commission, lui fournit des preuves à l'appui.
- d) la Commission, avec l'assistance de l'Agence, fournit, en temps utile et en format électronique, les outils et l'assistance sur la façon de procéder nécessaires afin que les constructeurs puissent communiquer les demandes visées au point b).»;

11) l'article 8 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, point a), les termes «de 2025 à 2029» sont remplacés par les termes «à partir de 2025»;
- b) au paragraphe 1, le point b) est supprimé;
- c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. Un constructeur est considéré comme ayant des émissions de CO₂ en excès dans les cas suivants:
 - a) lorsque, pour l'une des périodes de déclaration des années 2025 à 2028, 2030 à 2033, 2035 à 2038, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse la limite de dette d'émission visée à l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa;
 - b) lorsque, pour la période de déclaration des années 2029, 2034, 2039 et 2040, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission est positive;
 - c) lorsque, à partir de la période de déclaration de l'année 2041, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes du constructeur dépassent son objectif en matière d'émission de CO₂ spécifique.»;

12) l'article 9 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs communiquent sans délai à la Commission les écarts suivants par rapport aux données déclarées:

- a) lorsque les valeurs d'émission de CO₂ de véhicules lourds en service, à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'article 13 du présent règlement, s'écartent des valeurs indiquées sur les certificats de conformité ou dans le dossier d'information du client visé à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2017/2400;
 - b) lorsque des erreurs commises lors de la saisie des données ou dues à d'autres causes lors de l'exécution de la détermination des quantités de CO₂ émises ont été identifiées;
 - c) lorsque des erreurs commises lors de l'exécution de la surveillance et de la déclaration des quantités de CO₂ émises ont été identifiées;
 - d) tout écart autre que ceux mentionnés aux points a), b) et c).»;
- b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission prend en compte les écarts visés au paragraphe 1 dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur et des émissions de CO₂ de référence, et envisage de modifier en conséquence les décisions prises conformément à l'article 11. La Commission n'est pas obligée de prendre les écarts en compte si le recalcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur ou des émissions de CO₂ de référence donne un écart inférieur à 0,1 %.»;

13) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10
Évaluation des émissions de CO₂ de référence

1. Afin de garantir la robustesse et la représentativité des émissions de CO₂ de référence de sous-groupes de véhicules auxquels s'applique une période de déclaration de l'année 2024 ou d'une année ultérieure en tant que période de référence, conformément à l'annexe I, point 3.2, la Commission évalue l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et détermine si ces émissions ont été indûment augmentées et, le cas échéant, comment il y a lieu de les corriger.
2. Si la Commission conclut que l'ensemble ou certaines des émissions de référence sont à corriger, elle adopte un acte d'exécution, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, appliquant ces corrections.»;

14) l'article 11 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
«La liste, à publier au plus tard le 30 avril de l'année suivant une année au cours de laquelle une période de référence s'est terminée, inclut les émissions de CO₂ de référence déterminées pour cette période de référence.»;
- b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. La Commission modifie les actes d'exécution adoptés en vertu du paragraphe 1:

- a) lorsque les procédures de réception par type visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 font l'objet de modifications, autres que les modifications concernant les valeurs de la charge utile et du nombre de passagers utilisées pour la détermination des émissions de CO₂, de telle manière que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules représentatifs, spécifié conformément au présent paragraphe, augmente ou diminue de plus de 5 g CO₂/km:
 - i) des émissions de référence ajustées sont calculées conformément à l'annexe II, point 1;
 - ii) les nouvelles valeurs sont publiées en complément des valeurs précédentes, en indiquant la période de déclaration à laquelle elles s'appliquent pour la première fois.
 - b) lorsque les annexes ont été modifiées conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) à f):
 - i) les émissions de CO₂ de référence précédemment publiées sont recalculées, conformément à l'annexe I, en prenant en compte les paramètres modifiés, conformément à l'un des points de l'article 14, paragraphe 1, points a) à f);
 - ii) la série recalculée des émissions de CO₂ de référence est publiée et remplace la série précédente à partir de la période de déclaration au cours de laquelle les paramètres modifiés conformément à l'un des points de l'article 14, paragraphe 1, points a) à f), s'appliquent pour la première fois.»;
 - c) le paragraphe suivant est ajouté:
 - «3. Dans le cas de modifications apportées aux procédures de réception par type visées au paragraphe 2, point a), l'acte d'exécution modificateur spécifie ou établit une méthodologie pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques et les valeurs de charge utile et de nombre de passagers à utiliser pour la détermination des émissions de CO₂, sur la base de laquelle l'ajustement visé au paragraphe 2, point a), est déterminé, en prenant en compte les données de surveillance déclarées en vertu du présent règlement et les caractéristiques techniques des véhicules énumérées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/2400. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement.»;
- 15) à l'article 13, paragraphe 3, la phrase suivante est ajoutée:
- «Lorsque les données figurant dans les dossiers d'information du client, les certificats de conformité et les fiches de réception individuelle ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858, l'autorité compétente en matière de réception par type responsable délivre une déclaration de correction avec les données corrigées et transmet cette déclaration à la Commission et aux parties concernées.»;
- 16) les articles 13 *bis* à 13 *septies* suivants sont insérés:

«Article 13 *bis*

Surveillance et déclaration incombant aux États membres

1. À partir de la période de déclaration de l'année [*PO: prière d'insérer l'année: si l'entrée en vigueur intervient avant le 1^{er} juillet, insérer l'année d'entrée en vigueur du présent règlement moins 1; si l'entrée en vigueur intervient après le 30 juin, insérer l'année suivante*], les États membres surveillent les données précisées à l'annexe IV, partie A, relatives aux nouveaux véhicules lourds immatriculés pour la première fois dans l'Union.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, à partir de l'année 2020, les autorités compétentes des États membres communiquent à la Commission les données relatives à la période de déclaration précédente, allant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de déclaration définie à l'annexe V.

2. Les autorités compétentes responsables de la surveillance et de la déclaration des données, en conformité avec le présent règlement, sont celles qui ont été désignées par les États membres conformément à l'article 7, paragraphe 6, du règlement (UE) 2019/631.

3. Les véhicules conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie et de maintien de l'ordre public sont soumis à l'obligation prévue par le présent article, à moins qu'ils ne soient exemptés sur la base d'autres dispositions.

4. Les véhicules immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie d'urgence médicale et de maintien de l'ordre public, ainsi que les véhicules immatriculés pour être utilisés par les forces armées, sont soumis à l'obligation prévue par le présent article, qu'ils soient ou non exemptés des dispositions de l'article 3 *bis*, à moins qu'ils ne soient exemptés sur la base d'autres dispositions.

Article 13 *ter*

Déclaration incombant aux constructeurs ou à d'autres entités responsables de la détermination du CO₂ émis par un véhicule lourd

1. Les constructeurs ou autres entités responsables de la détermination d'un véhicule lourd auxquels s'adressent les obligations visées à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400 ou à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2022/1362, communiquent les données du nouveau véhicule lourd conformément aux dispositions énoncées à l'annexe IV, partie B.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, ils communiquent ces données à la Commission pour chaque nouveau véhicule lourd dont la date de détermination ou d'évaluation est comprise dans la période de déclaration se terminant le 30 juin, conformément à la procédure de déclaration définie à l'annexe V.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux constructeurs ou autre entités exemptés au titre de l'article 6 *ter*.

2. Chaque constructeur ou autre entité au sens du paragraphe 1 désigne un point de contact pour les besoins de la déclaration des données en conformité avec le présent règlement.

3. L'obligation de déclaration au titre de l'article 13 *bis*, paragraphes 3 et 4, s'applique aux constructeurs et autres entités au sens du paragraphe 1.

Article 13 *quater*

Registre central des données relatives aux véhicules lourds

1. La Commission tient un registre central (ci-après dénommé le «registre») où sont rassemblées les données relatives aux véhicules lourds déclarées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*.

Le registre est mis à la disposition du public, à l'exception des rubriques énumérées à l'annexe V, point 3.2.2.

En ce qui concerne la rubrique 23 spécifiée à l'annexe IV, partie B, point 2, la valeur est mise à la disposition du public sous la forme d'une plage, telle que définie à l'annexe IV, partie C.

2. Le registre est géré par l'Agence pour le compte de la Commission.

Article 13 *quinquies*

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route

1. La Commission surveille, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en précisant les données devant être déclarées par les autorités compétentes des États membres aux fins du paragraphe 1 du présent article.

Article 13 *sexies*

Qualité des données

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils communiquent en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*. Ils informent sans retard la Commission de toute erreur détectée dans les données déclarées.

2. La Commission effectue ses propres vérifications de la qualité des données communiquées en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*.

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées dans le registre visé à l'article 13 *quater*.

4. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16.

Article 13 *septies*

Amendes administratives

1. La Commission peut infliger une amende administrative dans chacun des cas suivants:

a) lorsqu'elle constate que les données déclarées par le constructeur en vertu de l'article 5 du présent règlement divergent des données issues du dossier d'enregistrements du constructeur ou de la fiche de réception par type du moteur délivrée dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et que la divergence est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave;

b) lorsque les données ne sont pas transmises dans le délai applicable en vertu de l'article 5, paragraphe 1, et que le retard ne peut pas être dûment justifié.

Aux fins de la vérification des données visée au point a), la Commission consulte les autorités compétentes en matière de réception concernées.

Les amendes administratives sont effectives, proportionnées et dissuasives et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule lourd concerné par la divergence ou le retard dans la transmission des données visés aux points a) et b).

2. La Commission adopte, sur la base des principes énoncés au paragraphe 3 du présent article, des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.

3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 respectent les principes suivants:

a) la procédure établie par la Commission est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accéder au dossier, dans le respect des intérêts légitimes, de la confidentialité et des secrets commerciaux;

b) dans le calcul de l'amende administrative appropriée, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité et des conséquences de la divergence ou du retard, du nombre de véhicules lourds concernés par la divergence ou le retard dans la transmission des données, de la bonne foi du constructeur, du degré de diligence et de coopération du constructeur, de la répétition, de la fréquence ou de la durée de la divergence ou du retard, ainsi que des sanctions précédemment infligées au même constructeur;

c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu, en fixant des délais de paiement et, le cas échéant, en offrant la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et phases.

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

17) l'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Modification des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe I afin de tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, en particulier des règlements (UE) 2018/858 et (UE) 595/2009:

- a) les critères définissant les sous-groupes de véhicules visés au point 1.1;
- b) les critères définissant les véhicules professionnels visés au point 1.2;
- c) les critères applicables aux autonomies opérationnelles des différentes technologies de groupe motopulseur visées au point 1.3;

- d) la liste des profils de missions figurant au point 1.4;
 - e) la pondération des profils de missions visée au point 2.1;
 - f) les charges utiles, nombre de passagers, masses de passagers, charges utiles maximales techniquement admissibles, nombres maxima de passagers techniquement admissibles et volumes de fret des sous-groupes de véhicules *sg* visés au point 2.5;
 - g) les valeurs de kilométrage annuel visées au point 2.6.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe IV:
- a) les données requises spécifiées dans les parties A et B pour prendre en compte le progrès technique, les ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et les modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, en particulier les règlements (UE) 2018/858 et (UE) 595/2009;
 - b) la mise à jour et l'ajustement des fourchettes indiquées dans la partie C pour prendre en compte les changements dans la conception des véhicules lourds et faire en sorte que ces fourchettes restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe V:
- a) l'adaptation de la procédure de surveillance et de déclaration définie à l'annexe V afin de prendre en compte l'expérience acquise dans l'application du présent règlement et d'adapter celui-ci au progrès technique;
 - b) la modification du point 3.2 en ajoutant les rubriques qui ont été nouvellement ajoutées au registre.»;
- 18) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15
Réexamen

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

Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.»;

- 19) l'article 17 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

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

- b) au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:
«La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 *quater*, paragraphe 3, à l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, à l'article 13 *sexies*, paragraphe 4, à l'article 13 *septies*, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.»;
- c) au paragraphe 6, «en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et de l'article 14, paragraphe 1» est remplacé par: «en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, de l'article 13 *quater*, paragraphe 3, de l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, de l'article 13 *septies*, paragraphe 2 et de l'article 14, paragraphe 1»;
- 20) les annexes I, II et III du règlement (UE) 2019/1242 sont remplacées par le texte de l'annexe I du présent règlement;
- 21) le texte de l'annexe II du présent règlement est ajouté en tant qu'annexes IV, V et VI au règlement (UE) 2019/1242;

Article 2

Abrogation du règlement (UE) 2018/956

Le règlement (UE) 2018/956 est abrogé avec effet au [OP: *prière d'insérer la date d'application*].

Les références au règlement (UE) 2018/956 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI du présent règlement.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Il s'applique à partir du 1^{er} juillet [OP: *prière d'insérer l'année civile = année du 1^{er} juillet suivant l'entrée en vigueur du présent acte*].

Toutefois, en ce qui concerne les périodes de déclaration antérieures au [OP: *prière d'insérer la date = date d'application*], le règlement (UE) 2019/1242, tel qu'applicable le 30 juin [OP: *prière d'insérer l'année civile = année du 1^{er} juillet suivant l'entrée en vigueur du présent acte*], et le règlement (UE) 2018/956, tel qu'applicable le 30 juin [OP: *prière d'insérer l'année civile = année du 1^{er} juillet suivant l'entrée en vigueur du présent acte*], continuent de s'appliquer.

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen
La présidente

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

Proposition de règlement modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union et en ce qui concerne l'intégration d'obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Rubrique 3 – Ressources naturelles et environnement
Titre 9 – Environnement et action pour le climat

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire²⁵
- la prolongation d'une action existante
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de la présente proposition est d'établir de nouvelles normes d'émission afin de réduire les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules lourds et de contribuer à la transition vers une mobilité zéro-émission dans le contexte plus large de l'ambition climatique accrue de l'UE pour 2030 et de la neutralité climatique de l'UE pour 2050.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

La présente proposition a pour objectifs spécifiques:

de réduire les émissions de CO₂ des véhicules lourds, de façon économiquement efficiente, conformément aux objectifs climatiques de l'UE, tout en contribuant à améliorer la sécurité énergétique de l'UE.

d'apporter des avantages aux opérateurs et aux usagers des transports européens, dont la plupart sont des PME, grâce à un déploiement plus large de véhicules plus économes en énergie.

de renforcer le leadership technologique et en matière d'innovation de l'industrie de l'UE en canalisant les investissements vers des technologies zéro-émission.

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.

²⁵ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

La proposition garantira la réduction des émissions de CO₂ des véhicules lourds, apportera des avantages aux transporteurs et aux utilisateurs en termes de qualité de l'air et de réduction de la consommation d'énergie, et renforcera le leadership technologique et en matière d'innovation de la chaîne de valeur automobile. L'amélioration de l'efficacité énergétique et de la sécurité énergétique devrait figurer au nombre des bénéfices connexes supplémentaires.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Les indicateurs suivants ont été recensés:

1. les émissions de CO₂ moyennes du parc à l'échelle de l'Union de nouveaux véhicules lourds mesurées au moment de la réception par type seront surveillées annuellement;
2. les émissions de GES totales des véhicules lourds seront surveillées au moyen des inventaires annuels des émissions de GES des États membres;
3. les données de surveillance annuelles communiquées par les États membres permettront de surveiller le nombre et la part de véhicules zéro-émission et basse-émission;
4. les bases de données de brevets accessibles au public permettront de mesurer le niveau d'innovation à l'aune des nouveaux brevets des constructeurs automobiles européens liés aux technologies zéro-émission;
5. le niveau d'emploi sera surveillé sur la base de statistiques d'Eurostat publiquement disponibles sur l'emploi au niveau sectoriel pour l'UE.

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

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Les constructeurs des véhicules lourds nouvellement immatriculés dans l'Union devront surveiller et déclarer leurs émissions et respecter les objectifs en matière d'émission de CO₂ spécifiques révisés.

Les États membres devront communiquer chaque année à la Commission et à l'Agence européenne pour l'environnement des données techniques sur les véhicules lourds nouvellement immatriculés.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. L'action pour le climat doit être concertée au niveau européen et une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité.

Les initiatives aux niveaux national et local ne suffiront pas. L'absence d'action coordonnée de l'UE se traduirait par un risque de fragmentation du marché. À eux seuls, les différents États membres représenteraient également un marché trop restreint pour stimuler les changements au niveau de l'industrie et créer des économies d'échelle.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

La proposition s'appuie sur la législation existante en ce qui concerne tant les obligations en matière de surveillance et de déclaration que les normes en matière d'émission de CO₂.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

La présente proposition est compatible avec les objectifs de Next Generation EU et avec le cadre financier pluriannuel 2021-2027²⁶, qui contribueront à la réalisation des transitions écologique et numérique que l'Europe ambitionne de mettre en œuvre.

La présente proposition législative est complémentaire et maintient la cohérence avec les propositions pertinentes du paquet «Ajustement à l'objectif 55» , ainsi qu'avec la proposition Euro 7

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

S/O

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_fr

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2024 jusqu'en 2025,

- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)²⁷

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 70 et 71 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:

S/O

²⁷ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

L'initiative implique une appropriation des arrangements administratifs existants de la DG CLIMA avec le JRC et une augmentation de la contribution à l'AEE.

La collecte de données est requise auprès de différentes sources, notamment auprès des États membres, des constructeurs automobiles et des autorités nationales compétentes en matière de réception par type. La coordination des activités de collecte de données est assurée par l'AEE et la DG CLIMA, également assistées du JRC.

Les États membres et les constructeurs communiquent chaque année des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules. Ces ensembles de données servent de base à la détermination du respect des normes par les constructeurs et à l'imposition d'éventuelles amendes. Les données sont ensuite confirmées par une décision de la Commission.

La proposition requiert une évaluation supplémentaire des données par la Commission et l'AEE en raison des nouveaux groupes de véhicules couverts, des dispositions relatives aux exemptions applicables aux petits constructeurs et au transfert de véhicules.

Les données relatives à la consommation réelle de carburant et/ou d'énergie électrique telles qu'enregistrées à bord des véhicules et les données relatives à la performance en service seront communiquées chaque année, y compris pour les véhicules ajoutés au champ d'application. Par rapport à la proposition de la Commission, le colégislateur a renforcé les dispositions juridiques en vigueur dans le monde réel et en service.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La proposition n'a pas pour objectif de mettre en œuvre un programme financier; elle vise à élaborer une politique à long terme. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle en matière de taux d'erreur ne sont pas applicables.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Les moyens de contrôle prévus sont exposés dans le règlement financier et les modalités d'application. La présente proposition ne concerne pas un programme de dépenses.

Une surveillance efficace et correcte des données relatives à l'immatriculation des véhicules est essentielle pour garantir la sécurité juridique dans l'application de la législation et garantir des conditions de concurrence équitables entre les différents constructeurs au sein du marché unique de l'UE.

La collecte de données réelles et la procédure de vérification des émissions des véhicules en service permettront de veiller à ce que les irrégularités dans les données relatives aux immatriculations de véhicules puissent être détectées, de garantir l'adoption de mesures correctives en temps voulu, et de veiller à ce que l'efficacité à long terme des objectifs en matière d'émission de CO₂ de l'UE ne soit pas compromise.

Les principaux systèmes de contrôle interne comprennent la vérification de l'immatriculation et des données techniques déclarées.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

La présente initiative n'entraîne pas de nouveaux contrôles/risques significatifs qui ne seraient pas couverts par un cadre de contrôle interne existant. Aucune mesure spécifique au-delà de l'application du règlement financier n'a été envisagée.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Outre l'application du règlement financier pour prévenir la fraude et les irrégularités, les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ et l'extension du champ d'application prévues dans la présente proposition s'accompagneront d'un renforcement de la surveillance et de la déclaration des ensembles de données sur la vérification en service et les émissions en conditions réelles.

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	Type de dépenses	Participation			
	Numéro	CD/CND ²⁸	de pays de l'AELE ²⁹	de pays candidats ³⁰	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
3	09 02 03 - Atténuation du changement climatique et adaptation à celui-ci	CD	OUI	NON	NON	NON
3	09 10 02 Agence européenne pour l'environnement	CD	OUI	OUI	NON	NON
7	20 02 01 01 – Agent contractuel	CND	NON	NON	NON	NON

Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée: S/O

²⁸ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'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:

en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel			3	«Ressources naturelles et environnement»				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Crédits opérationnels								
09 02 03 - Atténuation du changement climatique et adaptation à celui-ci	Engagements	1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Paielements	2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques								
		3)						
TOTAL des crédits pour la DG CLIMA	Engagements	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Paielements	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Le JRC jouera un rôle essentiel pour soutenir la Commission dans une partie du travail technique nécessaire. Il existe un arrangement administratif entre la DG CLIMA et le JRC.

Agence: AEE - Agence européenne pour l'environnement			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Crédits opérationnels								
Titre 1: Dépenses de personnel	Engagements	1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Paielements	2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Titre 2: Infrastructure	Engagements	1b)		0,080	0,080			0,160
	Paielements	2b)		0,080	0,080			0,160
Titre 3: dépenses opérationnelles	Engagements	1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Paielements	2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques								
		3)						
TOTAL des crédits pour l'agence AEE *	Engagements	=1a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Paielements	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2.809

* L'incidence budgétaire des ressources financières supplémentaires pour l'Agence européenne pour l'environnement sera compensée par une réduction compensatoire du budget LIFE, plus précisément de la ligne budgétaire 09 02 03 de la DG CLIMA pour l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci.

- Dépenses de personnel Un agent temporaire (AD) supplémentaire et un agent contractuel (AC) supplémentaire seront nécessaires pour: Ii assurer la coordination, la préparation et le suivi de la collecte, de l'analyse et du traitement des données supplémentaires nécessaires pour gérer l'augmentation, en valeur absolue, des émissions de véhicules à surveiller et à déclarer, ii) assurer la mise en œuvre et l'utilisation du système de communication d'informations, des systèmes d'assurance de la qualité et de contrôle de la qualité des données pour ces véhicules nouvellement ajoutés relevant du champ d'application élargi, ainsi que la gestion des données et le service d'assistance technique pour les constructeurs supplémentaires.

Trois agents contractuels supplémentaires (en commençant par deux en 2024) sont nécessaires pour les tâches suivantes:

soutien à la préparation et au développement d'un certain nombre de méthodologies de certification détaillées (par exemple: pour démontrer la conformité avec les critères de qualité de l'UE applicables aux absorptions de carbone, conformément à l'article 8 de la proposition de règlement approprié);

pour collecter des données sur la surveillance, la déclaration et la vérification, par exemple pour un certain nombre d'activités de stockage du carbone dans les sols agricoles liées à la remise en eau des zones humides, à la gestion des cultures et aux initiatives de boisement/reboisement;

pour assurer la liaison entre les registres (par exemple: des systèmes de certification et des inventaires nationaux des GES).

- Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement: L'AEE aura besoin d'investissements informatiques initiaux au cours des deux premières années (pour un montant total de 160 000 EUR) pour le traitement des données, afin de vérifier le respect des normes également pour un nombre accru de véhicules et de constructeurs. Ces dépenses informatiques annuelles récurrentes seront également nécessaires à la maintenance et à la mise à jour régulière des flux de rapports, des bases de données MSSQL et d'autres outils informatiques.

○ TOTAL des crédits opérationnels			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
	Engagements	4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Paiements	5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 3 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Paiements	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	---	----------------------------

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
○ Ressources humaines			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Autres dépenses administratives							
TOTAL pour la DG CLIMA	Crédits		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Un ETP AC est nécessaire pour gérer les données supplémentaires.

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

en Mio EUR (à la 3^e décimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Paiements		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

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

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL						
	RÉALISATIONS (outputs)													
	Type ³¹	Coût moyen	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³² ...														
- Réalisation														

³¹ 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.).

³² Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

- Réalisation														
- Réalisation														
Sous-total pour l'objectif spécifique n° 1														
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2														
- Réalisation														
Sous-total pour l'objectif spécifique n° 2														
TOTAUX														

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

3.2.3.1. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AEE

- 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)

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--	------	------	------	------	-------

Agents temporaires (grades AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels	0.184	0.500	0.510	0.520	1.714

Experts nationaux détachés					
-------------------------------	--	--	--	--	--

TOTAL	0.299	0.735	0.750	0.765	2.549
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Besoins en personnel (ETP):

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Agents temporaires (grades AD)	1	1	1	1	1
Agents temporaires (grades AST)					
Agents contractuels	3	4	4	4	4
Experts nationaux détachés					

TOTAL	4	5	5	5	5
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Besoins estimés en crédits administratifs pour la Commission

3.2.3.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- 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 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL
--	--	---------------	---------------	---------------	---------------	-------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Autres dépenses administratives						
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Hors RUBRIQUE 7³³ du cadre financier pluriannuel						
		S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
Ressources humaines						

³³ 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.

Autres dépenses de nature administrative						
Sous-total Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

TOTAL		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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.

3.2.3.4. 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 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)					
20 01 02 03 (délégations)					
01 01 01 01 (recherche indirecte)					
01 01 01 11 (recherche directe)					
○ Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)³⁴					
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)		1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)					
XX 01 xx yy zz ³⁵	- au siège				
	- en délégation				
01 01 01 02 (AC, END, INT - recherche indirecte)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - recherche directe)					
TOTAL		1	1	1	1

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	
Personnel externe	1 AC pour la Commission serait nécessaire afin de faire face à la complexité accrue et à l'élargissement du champ d'application de la législation, ainsi qu'à la surveillance et à la gestion supplémentaires qui en découlent.

3.2.4 Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

- La proposition/l'initiative:

³⁴ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = personnel de l'agence; JPD = jeune professionnel en délégation.

³⁵ Sous-plafond de personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Aucune dépense opérationnelle supplémentaire prévue. En tout état de cause, des dépenses ultérieures seront engagées au titre de l'enveloppe LIFE.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

- nécessite une révision du CFP.

3.2.5. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

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

	2023	2024	2025	2026	2027	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 autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

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 ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Article 4 2 9:						

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

S/O

³⁶ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

Des recettes pourraient être générées par les primes sur les émissions excédentaires de CO₂. Les recettes dues par les constructeurs continueront d'être considérées comme des recettes pour le budget général de l'UE.