

Bruxelles, le 2 juin 2023
(OR. en)

9925/23

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

**CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
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 - Débat d'orientation

En vue de la session du Conseil "Environnement" du 20 juin 2023, on trouvera en annexe un document d'information de la présidence comportant des questions aux ministres sur la proposition.

Le Comité des représentants permanents est invité à prendre note dudit document et des questions et à les transmettre au Conseil.

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

Débat d'orientation

- Document d'information de la présidence et questions à l'intention des ministres -

La loi européenne sur le climat engage l'UE à atteindre la neutralité climatique au plus tard en 2050, l'objectif intermédiaire étant de réduire les émissions nettes d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Le 14 février 2023, la Commission a présenté une proposition de règlement prévoyant des normes de performance renforcées en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds, qui vise à contribuer aux objectifs climatiques de l'Union et à l'engagement de parvenir à la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Le règlement relatif aux normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds vise à réduire les émissions de CO₂ et à accélérer l'introduction et l'augmentation de la proportion de véhicules zéro-émission dans la flotte européenne de véhicules lourds, afin d'assurer et de renforcer l'innovation et la compétitivité du secteur. Des véhicules plus économes en énergie devraient bénéficier aux opérateurs de transport, en raison de coûts totaux de propriété réduits, et profiter, en fin de compte, aux consommateurs. Le règlement contribuerait également à réduire la dépendance énergétique de l'UE.

Le secteur des véhicules lourds est responsable de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport routier dans l'UE et de plus de 6 % des émissions totales de GES de l'UE. Des normes renforcées en matière d'émissions de CO₂ permettront de soutenir la contribution des États membres aux objectifs contraignants de réduction des émissions dans le cadre de la révision récemment adoptée du règlement sur la répartition de l'effort.

En outre, les transports représentent plus des deux tiers de l'ensemble des émissions de NO_x et une part importante des émissions totales d'autres polluants atmosphériques. Des normes plus strictes en matière de CO₂ et une plus grande part de véhicules zéro-émission dans le parc de véhicules lourds de l'UE joueront un rôle important pour rendre l'air plus pur et contribueront au renforcement des normes de qualité de l'air, tel que proposé dans la directive sur la qualité de l'air. La proposition présente également un intérêt pour le règlement Euro 7, qui est en cours de négociation.

État d'avancement des travaux au sein du Conseil

La proposition de modification du règlement relatif aux normes d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds a été examinée au cours de cinq réunions du groupe "Environnement" sous la présidence suédoise, et une première lecture complète de la proposition a ainsi été achevée. L'examen de la proposition se poursuit et cette dernière est encore à l'étude dans plusieurs États membres. Néanmoins, sur la base des observations préliminaires formulées, si les États membres ont fait part de leur soutien initial à l'objectif général de la proposition, les avis divergent, notamment en ce qui concerne le niveau d'ambition.

Thèmes à aborder

Afin de fournir des orientations en vue d'un examen plus approfondi de la proposition, la présidence suggère que les ministres examinent les questions ci-après.

Champ d'application des objectifs en matière d'émissions

La Commission propose d'élargir le champ d'application des objectifs en matière d'émissions du règlement actuel, afin d'y inclure les remorques, les autobus urbains, les autocars et d'autres types de camions. 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. Les petits camions (de 3,5 à 5 tonnes), les véhicules à usage spécial, les véhicules hors route à usage spécial et les véhicules professionnels ne sont pas non plus concernés. Les États membres peuvent également décider d'exclure une partie limitée des autobus urbains en raison de la morphologie territoriale et de circonstances météorologiques particulières. La part des véhicules potentiellement exemptés dans le parc total des véhicules lourds est estimée à 14,9 %, mais cela correspond à 4,2 % à peine des émissions totales de CO₂ du secteur. Une exemption est également prévue pour les constructeurs produisant moins de 100 véhicules.

Objectifs de réduction des émissions

Les niveaux cibles contribuent à la réalisation des objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat et de l'objectif de réduction totale des émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050 par rapport à 1990. Il est proposé de maintenir les niveaux cibles pour 2025 (15 %) en ce qui concerne les véhicules relevant du champ d'application actuel du règlement. À partir de 2030, la Commission propose de renforcer les objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds en trois étapes jusqu'en 2040:

- l'objectif global à l'horizon 2030 est porté à 45 %, y compris pour les véhicules qu'il est proposé d'ajouter au champ d'application du règlement,
- à partir de 2035, l'objectif proposé est de 65 %, et
- à partir de 2040, de 90 %.

La part des nouveaux autobus urbains zéro-émission est de 100 % d'ici à 2030.

Questions posées aux ministres

La présidence invite les ministres à réfléchir aux questions suivantes:

Estimez-vous que les niveaux cibles proposés sont appropriés au regard des objectifs climatiques de l'Union et de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, tout en permettant de maintenir et de renforcer la compétitivité de l'UE?

Estimez-vous que le champ d'application et les flexibilités proposés sont appropriés?