

Évaluation d'impact concernant les normes d'émission de CO₂ des véhicules utilitaires lourds

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Évaluation d'impact concernant les normes d'émission de CO₂ des véhicules utilitaires lourds

Dans la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions qu'elle a présentée en juillet 2016, la Commission rappelle que la mobilité est un élément essentiel de la transition vers l'économie circulaire sobre en carbone dont l'Europe a besoin pour rester compétitive et répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises. Cette stratégie fixe au secteur des transports l'objectif ambitieux de réduire, d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 60 % par rapport à 1990 et de tendre résolument vers un taux zéro. Agir sur les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant est un des principaux leviers pour orienter le secteur des transports dans la bonne direction.

Le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 adopté par les chefs d'État et de gouvernement en octobre 2014 impose de réduire les émissions de GES dans les secteurs non couverts par le SEQUE de 30 % d'ici à 2030 par rapport à 2005. Le transport routier représente un tiers des émissions de GES provenant des secteurs non couverts par le SEQUE, tandis que les véhicules utilitaires lourds contribuent aux émissions dues au transport routier à hauteur de 25 % et au total des émissions de GES de l'UE à hauteur de 5 % environ.

La communication publiée par la Commission en mai 2014 et intitulée «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds» ([COM/2014/0285](#)) insiste sur l'importance de remédier au déficit de connaissances concernant les émissions de CO₂ des camions et des bus en vue de renforcer la transparence du marché.

La stratégie de juillet 2016 pour une mobilité à faible taux d'émissions souligne en outre la nécessité de réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds.

Le 11 mai 2017, le comité technique pour les véhicules à moteur a approuvé, au titre de la législation sur la réception par type, une procédure de certification pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs, en se fondant sur les résultats des [simulations de l'outil VECTO](#) développé par la Commission européenne depuis 2010. À partir de 2019, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds devront utiliser l'outil VECTO à la fin de la ligne de production et déclarer ces informations au moment de l'immatriculation.

Le 31 mai 2017, dans le cadre de la série d'initiatives «L'Europe en mouvement», la Commission a adopté une proposition visant à surveiller et à déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Les données recueillies seront publiées par l'Agence européenne pour l'environnement à partir de 2020, afin de couvrir les données surveillées en 2019.

La présente [analyse d'impact initiale](#) examine les différentes options possibles pour définir les premières mesures européennes destinées à réduire concrètement les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, ainsi que les normes d'émission de CO₂.

Il convient de noter que les constructeurs européens représentent environ 40 % de la production mondiale. D'autres pays, tels que les États-Unis, la Chine, le Japon et le Canada, ont déjà introduit des normes d'économie de carburant pour les véhicules utilitaires lourds, avec la participation de certains constructeurs européens.

Aux fins de cette consultation, le terme «véhicule utilitaire lourd » comprend [pour la définition des catégories de véhicules, voir l'annexe II, partie A, de la directive (CE) n° 2007/46]:

- les véhicules affectés au transport de marchandises des catégories N2 et N3;
- les véhicules affectés au transport de passagers des catégories M2 et M3;
- toutes les remorques des catégories O3 et O4.

La Commission organise cette consultation pour connaître l'avis du public et élaborer d'éventuelles mesures législatives concernant les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Elle publiera les résultats sous une forme consolidée.

Tous les répondants doivent compléter les parties 1 à 5 de la consultation, dans toute la mesure du possible. La partie 6 est principalement destinée aux experts, mais peut évidemment être complétée par chacun.

Si des données, des études ou d'autres informations pertinentes sont disponibles, elles peuvent être ajoutées aux observations générales du répondant ou être transmises directement par courriel.

1. Informations générales vous concernant

* 1.1. À quel titre répondez-vous à ce questionnaire?

Entreprise privée

1.2. Dans le cas d'une entreprise privée

* 1.2.1. Secteur d'activité

Autre

* Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

Tout texte contenant entre 3 et 200 caractères sera accepté

GRTgaz, un des leaders européens du transport de gaz, développe des solutions innovantes pour adapter son réseau pour concilier compétitivité, sécurité d'approvisionnement et environnement

1.2.2. Votre entreprise est-elle une PME? ([Qu'entend-on par «PME»?](#))



Oui – entreprise moyenne (c'est-à-dire moins de 250 employés et/ou chiffre d'affaires inférieur à 50 millions d'euros et/ou bilan inférieur à 43 millions d'euros)

☐ Oui – petite entreprise (c'est-à-dire moins de 50 employés et/ou chiffre d'affaires inférieur à 10 millions d'euros et/ou bilan inférieur à 10 millions d'euros)

☐ Oui – microentreprise (c'est-à-dire moins de 10 employés et/ou chiffre d'affaires inférieur à 2 millions d'euros et/ou bilan inférieur à 2 millions d'euros)

☒ Non

☐ Je ne sais pas

* 1.5. Veuillez indiquer votre nom si vous répondez en tant que particulier/à titre personnel, sinon indiquez le nom de votre organisation:

Tout texte contenant entre 3 et 200 caractères sera accepté

GRTgaz

1.6. Si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#), veuillez indiquer son numéro d'inscription au registre:

20 caractère(s) maximum

584527815328-09

Si votre organisation n'est pas inscrite, vous pouvez l'[enregistrer ici](#). Veuillez noter que les contributions des répondants qui choisissent de ne pas s'enregistrer seront traitées comme celles d'«organisations /entreprises non enregistrées», constituant une catégorie à part.

* 1.7. Veuillez indiquer votre pays de résidence/d'établissement:

France

1.8. Si votre organisation contribue à mettre en œuvre la législation applicable aux véhicules utilitaires lourds, veuillez indiquer son rôle (par exemple, constructeur, fournisseur de système, service technique, etc.):

200 caractère(s) maximum

* 1.9. Veuillez indiquer votre préférence pour la publication de votre contribution sur le site web de la Commission: (veuillez noter qu'indépendamment du choix que vous aurez indiqué, votre contribution pourra faire l'objet d'une demande d'accès aux documents au titre du [règlement \(CE\) n° 1049/2001](#) relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission. Dans cette éventualité, la demande sera examinée au regard des conditions prévues par le règlement et conformément aux [règles applicables en matière de protection des données](#).)

☒ Sous le nom indiqué:

Je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution et déclare qu'aucune de ces informations n'est soumise à des droits d'auteur empêchant sa publication.

☐

De façon anonyme:

Je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution et déclare qu'aucune de ces informations n'est soumise à des droits d'auteur empêchant sa publication.

Questions

Les questions ci-dessous se fondent sur l'analyse initiale réalisée par la Commission et présentée dans son analyse d'impact initiale, que vous pouvez consulter si vous souhaitez obtenir de plus amples informations sur chacune des questions. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds sont traitées ensemble, car ces deux aspects sont étroitement liés et proportionnels: les deux seraient certifiées et surveillées conjointement.

2. Principaux problèmes à traiter

L'analyse d'impact initiale, qui comprend des informations plus détaillées, a recensé les 3 grands problèmes suivants. Quelle est, selon vous, l'importance de ces problèmes?

	Très important	Important	Assez important	Pas important	Je ne sais pas /sans avis
Hausse des émissions de GES provenant des véhicules utilitaires lourds	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problèmes de compétitivité grandissants pour les constructeurs de véhicules	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Les opérateurs de transport et leurs clients passent à côté d'éventuelles économies de carburant et d'une réduction de leurs factures énergétiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Existe-t-il d'autres problèmes importants à résoudre?

200 caractère(s) maximum

Les questions relatives à la qualité de l'air et à la limitation des rejets dans l'atmosphère des polluants (SOx, NOx et PM) devrait également être mis à l'agenda du législateur européen

3. Nécessité d'une action de l'Union

Il existe un marché unique pour les véhicules utilitaires lourds dans l'UE. Si celle-ci n'intervient pas pour résoudre le problème, les États membres pourraient adopter des approches individuelles pour réduire les

émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, afin de se conformer aux réductions demandées pour les secteurs non couverts par le SEQUE. À votre avis, que risque-t-il de se produire si l'UE n'intervient pas?

	Probable	Neutre	Peu probable
Les États membres mettraient individuellement en œuvre une législation visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules utilitaires lourds.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La législation introduite par les différents États membres conduirait à une fragmentation du marché et à des coûts plus élevés	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les États membres auraient des difficultés à atteindre les réductions nécessaires pour respecter les objectifs de l'UE en matière de climat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Existe-t-il d'autres effets potentiels?

200 caractère(s) maximum

4. Principaux objectifs stratégiques

L'analyse d'impact initiale, qui comprend des informations plus détaillées, a recensé les 3 grands objectifs stratégiques suivants.

1. Réduire l'impact sur le climat des véhicules utilitaires lourds, conformément aux exigences de la politique climatique de l'UE et du cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.
2. Contribuer à améliorer la compétitivité des constructeurs de véhicules utilitaires lourds et des équipementiers
3. Faciliter la réduction du coût total de possession pour les opérateurs de transport, qui sont des PME pour la plupart.

Quelle est, selon vous, l'importance des objectifs stratégiques suivants?

	Très important	Important	Assez important	Pas important	Je ne sais pas
Réduire l'impact des véhicules utilitaires lourds sur le climat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contribuer à améliorer la compétitivité des constructeurs européens de véhicules utilitaires lourds et des équipementiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Faciliter la réduction du coût total de possession pour les opérateurs de transport	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Existe-t-il d'autres objectifs clés à atteindre?

200 caractère(s) maximum

Il semble également d'intérêt de promouvoir une approche technologiquement neutre de façon à assurer l'émergence de filière d'avenir telles que le GNV et le bioGNV pour le segment des poids lourds

5. Forme des actions destinées à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds

Veuillez indiquer, par ordre d'importance, vos options préférées pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs et contribuer aux objectifs en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 (1 étant votre premier choix et 8 le dernier)?

	1	2	3	4	5	6	7	8
Législation fixant des objectifs d'émissions de CO ₂ des véhicules utilitaires lourds au niveau de l'UE	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Législation définissant un système d'étiquetage du CO ₂ au niveau de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Application par les États membres de taxes sur les véhicules ou les carburants ou autres incitations pour influencer sur le choix des véhicules et leur utilisation	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accord volontaire avec l'industrie pour réduire les émissions de CO ₂ des véhicules neufs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Actions des États membres pour influencer sur le choix et l'utilisation des véhicules par d'autres moyens, tels que des systèmes d'étiquetage fondés sur VECTO ou la diffusion de bonnes pratiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Élaboration de normes internationales relatives aux économies de carburant des véhicules utilitaires lourds	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune action	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

200 caractère(s) maximum

6. Options envisageables pour réglementer les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds

Si les émissions de CO₂ étaient réglementées par des objectifs contraignants, les options envisageables seraient les suivantes.

6.1. Options dans le cadre d'une approche réglementaire de base

- Option A: des normes d'émission de CO₂ seraient définies pour les moteurs uniquement
- Option B: des normes d'émission de CO₂ seraient définies pour les véhicules complets, sur la base de simulations VECTO
- Option C: des normes d'émission de CO₂ distinctes seraient définies pour les moteurs et les véhicules complets

Veuillez indiquer votre ordre de préférence (1, 2, 3 et 4) pour les différentes options:

	1	2	3	4
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre option	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

200 caractère(s) maximum

voir réponse suivante

Commentaires sur vos choix des options pour l'approche réglementaire de base:

300 caractère(s) maximum

Des méthodes d'évaluation alternatives (par ex. crédits / bonus CO₂) devraient être instaurées en complément l'approche "tailpipe" pour récompenser des technologies reposant sur les gaz renouvelables qui sont dès aujourd'hui matures et aptes à favoriser l'émergence d'un transport neutre en carbone.

6.2. Options concernant les types d'objectifs

- Option A: objectifs pour chaque véhicule individuel; les émissions de CO₂ seraient limitées pour les véhicules/moteurs individuels (spécification de valeurs limites)
- Option B: objectifs moyens par groupe de véhicules, sur la base des véhicules mis sur le marché par chaque constructeur (comme pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers)

Veuillez indiquer votre ordre de préférence (1, 2 et 3) pour les différentes options:

	1	2	3
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
B	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Commentaires sur vos choix des options pour les types d'objectifs:

300 caractère(s) maximum

6.3. Options concernant le calendrier des objectifs

- Option A: dates d'application fixes
- Option B: objectifs de réduction annuels

	1	2	3
A	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Observations [veuillez également proposer une première date d'application des objectifs ainsi que les réductions quantitatives annuelles (pour l'option B)]:

300 caractère(s) maximum

6.4. Options concernant la fixation des objectifs quantitatifs

- Option A: les objectifs (valeurs initiales et réductions annuelles, le cas échéant) sont définis ex ante par voie législative en fonction des améliorations technologiques apportées par rapport à certaines références (comme c'est le cas pour les voitures et les camionnettes)
- Option B: des objectifs pour l'année $a + n$ ($n \geq 1$) sont définis en fonction de la performance d'un certain centile des véhicules les plus performants au cours de l'année a (approche «top runner»), avec un objectif annuel minimal

	1	2	3
A	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Si vous avez répondu «Autre», veuillez préciser:

200 caractère(s) maximum

Commentaires sur vos choix des options pour la fixation d'objectifs quantitatifs:

300 caractère(s) maximum

6.5. Options concernant le champ d'application de la législation

VECTO et la législation sur la réception par type sur laquelle il repose fourniront des valeurs d'émissions de CO₂ certifiées pour les quatre grands groupes de véhicules utilitaires lourds (groupes de véhicules 4, 5, 9 et 10, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I du [projet de règlement de la Commission](#) mettant en œuvre le règlement (UE) n° 595/2009 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, qui sont responsables d'environ 65 % du total des émissions de CO₂ de ces véhicules), qui seraient également soumis à la première étape des objectifs réglementaires contraignants. Actuellement, VECTO fournit les valeurs d'émission de CO₂ de ces camions uniquement pour les profils de mission «trajets régionaux» et «longue distance». Cependant, il existe également au sein de ces groupes un nombre limité [entre 2 et 10 % (chiffres indicatifs à confirmer dans l'analyse d'impact)] de véhicules professionnels utilisés à des fins spécifiques, par exemple pour les chantiers de construction ou la collecte de déchets.

- Option A: les objectifs sont appliqués à tous les véhicules des quatre principaux groupes, quelle que soit leur utilisation et sur la base des profils de mission «trajets régionaux» et «longue distance»

- Option B: des objectifs distincts sont appliqués aux véhicules professionnels des quatre principaux groupes, sur la base des profils de mission VETCO (trajets urbains, services municipaux et construction)
- Option C: certains véhicules professionnels à définir sont exclus de cette première étape réglementaire

Veuillez indiquer votre ordre de préférence (1, 2, 3 et 4) pour les différentes options:

	1	2	3	4
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Commentaires sur vos choix des options pour le champ d'application de la législation:

300 caractère(s) maximum

Pouvez-vous proposer des critères techniques pour la définition de camions «professionnels»?

200 caractère(s) maximum

6.6. Options concernant l'unité de mesure des objectifs

Les objectifs d'émission de CO₂ devront être exprimés dans une certaine «unité de mesure»: l'objectif réglementaire correspond aux émissions massiques de CO₂, divisées par un paramètre de l'utilité du transport, tel que le kilométrage parcouru (km) ou le kilométrage parcouru multiplié par le poids (km x t) ou le volume (km x m³) transporté.

- Option A: objectifs exprimés en g CO₂/km,
- Option B: objectifs exprimés en g CO₂/(km x t)
- Option C: objectifs exprimés en g CO₂/(km x m³)
- Option D: objectifs exprimés en une combinaison de plusieurs unités de mesure indiquées dans les options A à C

	1	2	3	4	5
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

B	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autre option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Commentaires sur vos choix des options pour l'unité de mesure des objectifs:

300 caractère(s) maximum

Des objectifs exprimés en g CO₂/(km x t) doit être la solution privilégiée

Proposeriez-vous d'autres unités de mesure pour exprimer les objectifs?

200 caractère(s) maximum

/

6.7. Options concernant les profils de mission

Pour les véhicules utilitaires lourds classiques utilisés pour le transport de marchandises, les simulations VECTO fournissent quatre valeurs d'émissions de CO₂ différentes: pour les modes de conduite «trajets régionaux» et «longue distance», chacun «à vide» et avec une «charge complète». Les objectifs peuvent s'appliquer à chacun de ces quatre profils d'émission isolément ou comme une moyenne pondérée.

	OUI	NON	Neutre
Les quatre profils de mission devraient-ils être appliqués à tous les véhicules utilitaires lourds?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Les objectifs devraient-ils être définis pour chaque profil de mission séparément?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les objectifs devraient-ils être comparés à une moyenne pondérée des profils de mission?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.8. Options concernant les paramètres de l'utilité

Toute législation future définissant des objectifs vise à réaliser des économies de CO₂ au moindre coût, tout en garantissant que l'utilité de transport demandée reste disponible. Si la conception d'un véhicule (par ex. un moteur plus puissant ou un volume de transport plus important) influe sur les émissions de CO₂ et l'utilité du véhicule, il devra peut-être être pris en compte dans l'objectif applicable (par ex. en choisissant des facteurs d'utilité appropriés et des formules pour définir les objectifs en fonction de ces

facteurs). En ce qui concerne les voitures et les camionnettes, la législation en vigueur sur les normes d'émissions de CO₂ utilise la masse comme paramètre de l'utilité.

Des paramètres de l'utilité devraient-ils être utilisés pour réglementer les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds?

☒ OUI ☐ NON ☐ Neutre

Si oui, quel paramètre de l'utilité devrait être utilisé et pris en considération pour fixer les objectifs?

200 caractère(s) maximum

La masse du véhicule est un paramètre clé devant être pris en compte

6.9. Options concernant les éléments permettant d'assurer une mise en œuvre efficace des objectifs au regard des coûts

Plusieurs options peuvent être envisagées pour assurer une mise en œuvre efficace des objectifs au regard des coûts, ce qui peut toutefois créer des charges administratives supplémentaires:

- Mise en commun: plusieurs constructeurs peuvent décider de regrouper leurs flottes de véhicules pour évaluer la conformité avec les objectifs réglementaires (comme dans le cadre de la législation applicable aux émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes).
- Mise en réserve et emprunt: un constructeur peut compenser le non-respect des objectifs pendant une année civile donnée par des dépassements les années précédentes («mise en réserve») ou les années à venir («emprunt»), selon des dispositions réglementaires bien définies.
- Système d'échange: un constructeur dépassant ses objectifs peut vendre les crédits correspondants afin d'aider d'autres constructeurs à respecter les objectifs.
- Transfert de crédits entre groupes de véhicules d'un constructeur: dans le cas d'objectifs fixés au niveau de chaque groupe de véhicules, un constructeur peut transférer des crédits entre les différents groupes de véhicules.

Êtes-vous favorable à ces options?

	OUI	NON	Neutre
Mise en commun des constructeurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Mise en réserve et emprunt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Système d'échange entre constructeurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Transfert de crédits entre groupes de véhicules d'un constructeur.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Veuillez indiquer vos commentaires sur ces éléments ou d'éventuels autres éléments pour assurer une mise en œuvre efficace au regard des coûts:

500 caractère(s) maximum

7. Gouvernance – certification CO₂ et émissions des véhicules utilitaires lourds en conditions de conduite réelle

Dans le cadre du processus actuel, les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds sont certifiées sur la base de certains profils de mission prédéfinis reposant sur des conditions de conduite réelle. Quel est votre avis?

	OUI	NON	Neutre
Sera-t-il important de mettre au point des processus évaluant les émissions certifiées de CO ₂ par rapport aux émissions des véhicules utilitaires lourds en conditions de conduite réelle?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si de tels processus sont élaborés, devrait-on prévoir des mécanismes ex-post de retour d'information exigeant la conformité des émissions certifiées de CO ₂ avec les émissions en conditions de conduite réelle (en respectant certaines tolérances)?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pouvez-vous proposer un tel processus?

500 caractère(s) maximum

8. Commentaires supplémentaires et téléchargement de documents

Si vous souhaitez ajouter d'autres informations ou faire d'autres observations ou suggestions entrant dans le champ d'application du questionnaire, vous pouvez le faire ici.

1000 caractère(s) maximum

Le marché des poids lourds et des autobus roulant au Gaz Naturel Véhicule (GNV, gazeux ou liquéfié, ou encore renouvelable, bio GNV) se développe au travers de l'Europe (Italie, l'Espagne, Pays-Bas, Belgique et France) faisant du GNV une énergie de substitution aux carburants conventionnels sur ces segments. Crédible opérationnellement et économiquement, il permet aussi de répondre aux enjeux de réduction des émissions de GHS, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores.

Aussi, la réglementation que la Commission se propose de mettre en place devrait reposer sur une approche technologiquement neutre.

Il conviendrait également de prendre en compte la contribution à la décarbonation des différentes

technologies au-delà de la mesure des émissions au niveau du pot d'échappement.

Aussi, les émissions liées à la production et à la fourniture devrait également être intégrées permettant de fixer une cible plus large et plus ambitieuse de décarbonation.

Vous pouvez également charger un document contenant d'autres informations, observations ou suggestions.

La taille d'un fichier ne peut pas dépasser 1 Mo.

Contact

Thierry.CABUZEL@ec.europa.eu
