

Le Paquet Mobilité et changement climatique

Proposition de révision du règlement établissant des normes de performances en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds

I. Contexte de la proposition de règlement

La réduction des émissions de CO2 est un thème devenu central pour l'ensemble de l'Union. Il constitue l'une des priorités de la nouvelle Commission européenne. Madame Van der Leyen l'a rappelé lors de l'annonce de son Green New Deal en session plénière au Parlement européen le 11 décembre dernier. Elle a réitéré sa volonté ferme de faire de l'UE le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici à 2050. Cet objectif s'inscrit dans le cadre de l'engagement plus large de l'Accord de Paris sur le climat de 2016 introduisant un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici à 2030 et de maintien du réchauffement climatique en dessous de 2 degrés d'ici 2100. La dernière Conférence des Parties (COP) qui s'est tenue à Madrid du 2 au 14 décembre 2019 s'est à nouveau emparée de la question du carbone dans le contexte du retrait des Etats Unis de l'Accord de Paris en 2018 sous l'impulsion de Donald Trump, menaçant les avancées en matière de réduction de CO2 à l'échelle mondiale.

Le secteur des transports, notamment automobile constitue un enjeu majeur de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique. Jusqu'alors, la réponse principale aux engagements de réduction de CO2 dans ce domaine a été la création du système d'échange des quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE) en 2003 dont la mise en oeuvre entrera dans sa quatrième phase en 2020. Le principe est le suivant : les « grands émetteurs » reçoivent des quotas les autorisant à polluer et doivent en acheter aux plus petits émetteurs s'ils dépassent les quotas qui leur sont alloués. Chaque quota constitue la permission d'émettre une tonne de dioxyde de carbone ou équivalent au cours d'une période donnée. Ce système est cependant entré en crise depuis 2008 en raison d'un surplus de quotas présents sur le marché ayant fait chuter leur prix (de 30 euros à 6,50 euros par tonne de CO2 émise). Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour dire que le SEQE est un échec. Si Mme Van der Leyen a annoncé une réforme prochaine du système, une de ses lacunes est qu'il ne couvre ni les émetteurs dits de second rang, ni les petits émetteurs.

Ces derniers sont couverts par un règlement européen N° 443/2009 qui impose un objectif maximum d'émission de gaz à effet de serre à l'ensemble des véhicules composant la flotte d'un constructeur. Les dérogations à cet objectif donnent lieu à des amendes nommées « primes » de 95 euros par gramme d'excédent, multipliés par le nombre de voitures produites. Toutefois, ce système de pénalités est un échec puisque les constructeurs automobiles à l'instar de Volkswagen préfèrent payer les amendes et prévoient par avance de leur allouer une partie de leur budget. Le « Dieselgate » ou scandale Volkswagen sur les moteurs diesel illégalement manipulés a par ailleurs souligné les failles de la législation sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre des véhicules européens.

Dates clés de la législation sur les réductions de gaz à effet de serre :

- 1997 : Signature du Protocole de Kyoto entré en vigueur en 2005
- 2003 : Directive N°2003/87 introduisant le SEQE
- 2005 - 2007 : Première phase de mise en oeuvre du SEQE
- 2008 : Crise économique engendrant une crise du marché des quotas
- 2008 - 2012 : Deuxième phase de mise en oeuvre du SEQE
- 2009 : Echec de la Conférence de Copenhague
- 2009 : Règlement N° 443/2009 imposant un objectif maximum d'émission de gaz à effet de serre dans le secteur automobile
- 2012 : Introduction du secteur de l'aviation dans le SEQE
- 2013 - 2020 : Troisième phase de mise en oeuvre du SEQE

- 2016 : Accord de Paris sur le climat (objectif de réduction des émissions de 40% d'ici 2030 et de maintien du réchauffement climatique en dessous de 2°C d'ici 2100)
 - 2016 : stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions
 - 2017 : Annonce du paquet mobilité et changement climatique
 - 2018 : Retrait des Etats-Unis de l'Accord de Paris
 - 2018 : Proposition de règlement sur la réduction des émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds
 - 2019 : Annonce du Green New Deal par la présidente Van der Leyen
-

Dans ce cadre, la Commission a établi en 2016 une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions. Celle-ci vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports routiers d'au moins 60 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 ainsi que l'établissement de normes en matière d'émission de CO2 pour les véhicules lourds.

En novembre 2017, le paquet sur la mobilité et le changement climatique s'inscrit dans cette stratégie et vise à appréhender les engagements et insuffisances en matière d'émissions détaillées plus haut. Il concerne en particulier les réductions d'émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports notamment automobile. Un règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds a été proposé dans ce paquet. Il est porté par la DG CLIMA de la Commission européenne et figure parmi les dossiers prioritaires en attente dans le programme de travail de la Commission de 2019. A la différence des véhicules légers, le secteur des véhicules lourds n'est pas réglementé au niveau européen, ce qui justifie cette proposition.

II. Contenu de la proposition de règlement

La proposition COM(2018)284 suggère d'introduire des normes de performance en matière d'émission de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds. Elle a pour principaux objectifs les éléments suivants :

- réduire les émissions de CO2 du secteur des véhicules lourds conformément aux exigences de la politique de l'UE en matière climatique et de l'accord de Paris;
- réduire la pollution de l'air notamment dans les villes;
- réduire les coûts des PME opératrices de services de transport;
- réduire les coûts de transport des consommateurs à travers des économies de carburant;
- assurer la supériorité technologique et en matière d'innovation des constructeurs de véhicules lourds et des équipementiers de l'UE.

La proposition COM(2018)284 prend pour base juridique les articles 191 à 193 TFUE figurant au chapitre « Environnement », qui précisent l'action de l'UE en matière environnementale.

La subsidiarité justifie une action à l'échelle de l'UE en raison du caractère transfrontalier des émissions de CO2 et du changement climatique, ainsi que de la nécessité d'assurer l'intégrité du marché unique en matière de transports (éviter les distorsions de concurrence que constitueraient des traitements différenciés en matière de normes d'émissions selon les Etats membres).

Les principales étapes de l'adoption du règlement COM(2018)284 :

- 17/05/2018 : Publication de la proposition législative COM(2018)0284
- 05/07/2018 : Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique
- 09/10/2018 : Débat au Conseil (N°3640)
- 18/10/2018 : Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique
- 25/10/2018 : Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique (A8-0354/2018)
- 14/11/2018 : Résultat du vote au parlement
- 14/11/2018 : Débat en plénière
- 14/11/2018 : Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique (T8-0455/2018)
- 14/11/2018 : Dossier renvoyé à la commission compétente

- 27/02/2019 : Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture (PE636.151)
 - 17/04/2019 : Débat en plénière
 - 18/04/2019 : Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique (T8-0426/2019)
 - 13/06/2019 : Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement
 - 20/06/2019 : Signature de l'acte final
 - 20/06/2019 : Fin de la procédure au Parlement
 - 25/07/2019 : Publication de l'acte final au Journal officiel
-

III. Enjeux de l'établissement de normes de réduction d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds

1. Une opposition entre associations de constructeurs de véhicules lourds et ONG environnementales

Avis résumés des ONG et Associations opposées sur les enjeux du règlement

ONG :

- L'ONG basée en Belgique « **The Natural & bio Gas Vehicle Association** » (**NGVA Europe**) qui promeut l'usage de gaz naturel et renouvelable comme carburant pour les transports. L'ONG voit dans le règlement un bon moyen de promouvoir les carburants et technologies propres et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. NGVA souhaite que le rôle des carburants renouvelables tels que le biométhane ou le gaz synthétique soit reconnu dans le règlement comme moyen efficace de parvenir aux objectifs définis. Elle propose d'introduire un « Facteur de Correction CO2 » (CCF) qui déterminera le pourcentage de gaz renouvelable de chaque Etat membre.
- L'ONG basée en Belgique « **Transport & Environnement** » (**T&E**), fédération européenne qui regroupe plus de 50 ONG dans le domaine du transport et de l'environnement. T&E juge la proposition insuffisante et rappelle que le secteur des transports devrait avoir des émissions proches de zéro d'ici 2060 pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. L'ONG insiste sur l'importance d'imposer une proportion de véhicules zéro émission aux constructeurs automobiles ou du moins d'introduire des incitations fortes et contraignantes dans ce sens. T&E souhaite également augmenter les standards des engins produits qui sont encore trop bas selon elle. T&E souhaite enfin introduire des objectifs d'émission par groupes de véhicules et par mission du véhicule puisqu'un objectif unique ne peut selon elle être imparti à un camion vide ou chargé par exemple. Aucun système d'échange ou d'emprunt de CO2 ne devrait être autorisé sous peine d'entraver les objectifs de réduction d'émissions.
- L'ONG allemande « **The International Council on Clean Transportation** » (**ICCT**) qui produit des analyses pour les autorités de réglementation environnementale et est à l'origine des tests de 2013 sur les moteurs des véhicules diesel de Volkswagen. Selon les rapports d'ICCT, les objectifs fixés devraient être contraignants, même pour les véhicules à charge utile ou spéciale qui ne devraient pas être exemptés d'objectifs pour autant.

Associations d'entreprises :

- **L'Union internationale des transports routiers (IRU)** représentante des intérêts des routiers et des exploitants de véhicules de tous types à travers le monde. IRU souligne la différence entre types de véhicules qui ne peuvent selon elle être soumis à des mêmes normes de réduction. L'association insiste entre autre pour que les coûts d'une telle mesure ne retombent pas sur les constructeurs.
- L'entreprise finlandaise « **Neste Corporation** » spécialisée dans le raffinage considère que la quantité de carbone présente dans le carburant devrait être prise en compte pour déterminer les normes de CO2 applicables aux véhicules et promeut les carburants propres.
- L'association irlandaise « **Irish Road Haulage Association** » qui représente et promeut les intérêts de l'industrie du transport en Irlande et dans le monde s'oppose de façon virulente à la proposition de la Commission en dénonçant l'opacité des études d'impact et des outils d'estimation et de calcul utilisés.

Sur l'existence d'un règlement :

Les ONG environnementales se sont exprimées en faveur d'un règlement établissant des objectifs d'émission contraignants. A l'inverse, les constructeurs de véhicules lourds et leurs associations se sont montrés relativement réticents à l'adoption de mesures contraignantes de réduction de CO2. Ils ont exprimé leur préférence pour d'autres mesures dont les principales sont :

- Un système d'étiquetage des émissions de CO2 uniformisé à l'échelle de l'Union;
- L'introduction des véhicules lourds dans le système d'échange des quotas d'émissions de gaz à effet de serre;
- L'introductions d'accises (taxes indirectes sur la vente ou l'utilisation d'un produit) sur les carburants au niveau national;
- L'introduction d'une taxe routière fondée sur les émissions de CO2

Les mesures alternatives proposées transfèrent donc la charge financière des réductions d'émissions de CO2 des constructeurs vers les consommateurs à travers divers moyens d'imposition.

Sur le montant des objectifs et le calendrier :

- Les constructeurs automobiles ont toutefois donné leur avis sur un système de normes d'émissions contraignantes bien qu'un tel système ne corresponde pas à leur option préférée. Ils privilégient alors des objectifs d'émissions de CO2 restreints à la plage inférieure des options proposées par la Commission dans son étude d'impact. Ils ont également plaidé pour une révision des objectifs (potentiellement à la baisse selon les résultats) dès début 2020 pour 2030.
- Les ONG environnementales plaident au contraire pour un objectif contraignant unique de réduction de CO2 non révisable, applicable dès 2025 et d'un montant situé dans la plage supérieure des options proposées par la Commission dans son étude d'impact.

Sur les mesures d'incitations pour les véhicules ZEV et LEV :

ONG environnementales et constructeurs automobiles ont également exprimée des désaccords en ce qui concerne les mesures d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle (Zero Emission Vehicles : ZEV) et à faibles émissions (Low Emission Vehicles : LEV).

- Les constructeurs de véhicules lourds ont plaidé en faveur d'un système de bonifications où les véhicules ZEV et LEV auraient plus de poids dans le calcul de l'objectif d'émissions de CO2 d'un constructeur.
- Les ONG environnementales souhaitent que les constructeurs soient obligés d'immatriculer un nombre minimum de véhicules de type ZEV ou LEV. Une option alternative convenable pour eux est que l'objectif de réduction des émissions de CO2 d'un constructeur soit revu à la baisse si ce dernier immatricule suffisamment de véhicules ZEV et LEV (pour atteindre un nombre de référence fixé).

2. Conflits autour de l'étude d'impact effectuée par la Commission européenne

Une première analyse d'impact menée par la Commission européenne a reçu un avis négatif de la part du comité d'examen de la réglementation le 4 avril 2018. Ce rejet était fondé sur des problèmes de précision des objectifs et de la stratégie de la Commission, une asymétrie d'information, et un manque de clarté des hypothèses sous-tendant l'analyse de la Commission.

Le comité a notamment soulevé les points suivants :

- une asymétrie dans les informations disponibles sur le marché en matière d'émissions de CO2
- un manque d'explication sur la lenteur du développement de nouvelles technologies économes en carburant et le sous-investissement dans ces technologies
- un manque de cohérence et d'explication entre la stratégie passée et future de la Commission pour réduire les émissions de CO2 des véhicules lourds jusqu'en 2030
- une absence d'information sur les hypothèses sous-tendant les calculs effectués par la Commission au sujet des économies de CO2 demandées.

Sur ce dernier point, le Joint Research Center (JRC) ou Centre Commun de Recherche, service scientifique interne de la Commission européenne, a été chargé de mener l'expertise sur les incidences économiques, sociales et environnementales de la réglementation proposée. Il se fonde pour cela sur différents modèles d'étude d'impact :

- Le modèle PRIMES-TREMOVE utilisé afin de projeter des scénarios d'évolution du secteur du transport routier.

- Le modèle DIONE utilisé pour évaluer les coûts du dispositif.
- Le modèle macroéconomique EXIOMOD utilisé pour estimer les incidences sur le PIB et le chiffre d'affaires du secteur des véhicules lourds.

Ces modèles sont opaques puisque élaborés par un organe interne à la Commission. Les formules sur lesquels ils reposent ne sont pas explicitées. Par ailleurs, comme le comité d'examen le souligne, les hypothèses à partir desquelles ces outils ont été élaborés ne sont pas données. Ces outils s'apparentent à une forme d'expertise permettant de justifier l'action de la Commission par le recours à la science qui permet dépolitiser les enjeux tout à fait politiques qui se cachent derrière ces estimations.

3. Autres enjeux stratégiques du règlement

Champ d'application du règlement

Un enjeu réside dans les types de véhicules couverts. La proposition de règlement choisit de couvrir les « quatre groupes de véhicules ayant les niveaux d'émission de CO2 les plus élevés ». La détermination de ces groupes de véhicules constitue un enjeu de taille.

Un autre enjeu réside dans le partage de la responsabilité entre constructeurs de véhicules et fournisseurs de carburants. La manière dont les émissions de CO2 sont calculées peut créer une confusion dans les responsabilités. Le règlement propose de ne se fonder que sur les véhicules entiers et de ne pas impliquer les fournisseurs de carburants dans ce calcul pour éviter une telle confusion.

Répartition de l'objectif

La répartition de l'objectif d'émission de CO2 au niveau du parc automobile de l'UE entre groupes de véhicules et constructeurs constitue un autre enjeu. L'objectif d'émission est en effet fixé à l'échelle de l'UE mais il convient ensuite de le décliner par constructeur et par groupe de véhicule. La proposition de règlement suggère de fixer un objectif unique par constructeur et non pas des objectifs séparés par sous-groupe de véhicule. Cette option permet à un constructeur de compenser une mauvaise performance en terme d'émission de la part d'un groupe de véhicule très polluant, par une meilleure performance d'un groupe de véhicules peu polluant. Les objectifs par sous-groupes de véhicules auraient cependant permis une réduction de la production des véhicules les plus polluants.

Incitations à produire des véhicules de type ZEV / LEV

Un point d'achoppement du règlement réside dans le type et l'intensité des incitations à fournir pour produire des véhicules zéro émission ou à faible émissions. Plusieurs types d'incitations ont été mises sur la table dont des bonifications, un système de crédits lié aux objectifs, ou encore un mandat. Le système de bonifications a été privilégié par la proposition de règlement de la Commission au détriment d'incitations fortes. Le système de bonification repose sur une réduction des objectifs d'émission accordée si la proportion de véhicules zéro émissions et à faible émissions augmente. La Commission a justifié son choix par le mauvais état de développement et de déploiement des technologies à faibles émissions dans le secteur des véhicules lourds, qui ne permettrait pas selon elle d'atteindre des objectifs contraignants en la matière.

Mise en oeuvre proportionnée à « un bon rapport coût-efficacité »

La proposition de règlement de la Commission réduit l'application des normes d'émissions de CO2 dont la mise en oeuvre doit respecter « un bon rapport coût-efficacité ». Si le coût du dispositif est considéré comme étant insuffisamment efficace par rapport à l'efficacité de réduction des émissions de CO2, alors le secteur ou le type de véhicule en question est exempté du respect des normes d'émissions. Les secteurs considérés comme « utiles » constituent ainsi un enjeu puisqu'ils sont exclus du champ d'application du règlement. Les véhicules professionnels tels que les véhicules de construction ou les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères ne sont ainsi pas concernés par la proposition de règlement de la Commission. Sont à prendre en compte dans la détermination de ces exemptions : « l'utilité » de la charge du véhicule et le kilométrage. Un enjeu réside dans la définition d'une « charge utile » ainsi que dans la définition du kilométrage maximum qui permettent d'échapper à l'application du règlement.

Contrôle des émissions réelles de CO2 des véhicules mis sur le marché

Les émissions de CO2 des nouveaux véhicules lourds sont calculés à l'aide d'un outil de simulation nommé VECTO. La représentativité des résultats de cet outil ainsi que sa fiabilité peuvent être questionnés et constituent un enjeu de taille. D'autre part, un enjeu majeur réside dans la vérification de la conformité des nouveaux véhicules lourds mis sur le marché qui ne sont pas tous testés, avec les véhicules de référence soumis à essais. Le scandale Volkswagen renforce cette crainte d'une distorsion entre véhicules de référence testés et véhicules effectivement mis sur le marché. Un système de vérification des données a été proposé par la Commission mais il repose sur la fourniture de données par les constructeurs automobiles ce qui n'offre aucune garantie que ces derniers fourniront des données réelles et non falsifiées.

IV. Focus sur 12 acteurs clés en capacité d'infléchir le règlement

Nom et Contact	Fonction	Profil et rôle dans l'élaboration du règlement
<p>Filip-Alexandru Negreanu-Arboreanu</p>  <p>Contact : +32 (0) 2 29 69240 filip-alexandru.negreanu-arboreanu@ec.europa.eu</p>	<p>Chef de cabinet adjoint - Cabinet de la commissaire au transport : Adina Vălean</p>	<p>Membre du cabinet de la commissaire au transport en charge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la coordination en matière de transport durable et intelligent; • de l'innovation en matière de transports; • du Green New Deal; • des relations avec le Conseil et le Parlement. <p>Sa position de chef de cabinet adjoint lui permet d'avoir une influence sur la commissaire aux transports en charge du texte sur les émissions de CO2 des nouveaux véhicules lourds; et ce d'autant plus qu'il est responsable des dossiers en rapport avec le transport durable. Il a également siégé pendant 5 ans dans la Commission ITRE (Industrie, Recherche, Energie) du Parlement européen et a donc de l'expérience dans la rédaction de brouillons législatifs et amendements.</p>
<p>João Ferreira</p>  <p>Contact : +32-229-69570 Joao.ferreira@ec.europa.eu</p>	<p>Policy Officer – DG mobilité et transports - Unité "Transport Investment" - direction B " Investment, Innovative & Sustainable Transport" - DG Mobility & Transport</p>	<p>En charge des transports durables au sein de l'unité "transports durables" de la DG MOVE. Il possède un pouvoir de rédaction conféré par la position de « policy officer ». Position permettant d'avoir une influence directe sur le contenu de la proposition de la Commission. Il connaît bien le domaine des transports durables au sujet desquels il a été l'auteur d'un rapport pour la Commission en janvier 2019 et s'occupe également des appels à projets sur les réseaux de transport, ce qui lui a certainement permis de tisser un réseau parmi les constructeurs automobiles.</p>

<p>Raffaele Mauro PETRICCIONE</p>  <p>Contact : +32-229-61666 raffaele-mauro.petriccion@ec.europa.eu</p>	<p>Directeur général DG Climate Action (CLIMA)</p>	<p>En charge de la direction générale de la DG CLIMA qui est responsable de rédiger la proposition de règlement sur les émissions des véhicules lourds. Il endosse donc le texte en tant que directeur général et pourrait décider de le modifier. Il travaille à la Commission européenne depuis 16 ans où il a passé de nombreuses années à la DG TRADE et parle 5 langues. Ses connaissances des autres DG de la Commission lui confèrent une habilité à trouver un consensus entre ces différents services au sujet du règlement. Sa position peut être renforcée par l'annonce du Green New Deal de Mme Van der Leyen le 11 décembre 2019.</p>
<p>Melina Boneva</p>  <p>Contact : +32-229-51039 melina.boneva@ec.europa.eu</p>	<p>Policy Officer - DG Climate Action (CLIMA)</p>	<p>En charge de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fonds pour l'innovation du système d'échange des quotas d'émission • programme sur les technologies pour les énergies à faibles émissions de carbone • capture du carbone <p>Sa qualité de policy officer lui confère un pouvoir de rédaction au sein de la DG CLIMA qui est chargée de la rédaction du brouillon de règlement. Elle est en charge des questions de capture de carbone et des technologies de réduction d'émissions de carbone. Elle a donc le pouvoir de rédiger les parties du règlement relatifs à la réduction des émissions de CO2 des véhicules lourds et des nouvelles technologies associées à cet objectif. Son expérience de 8 ans au sein de cette DG renforce son pouvoir de rédaction sur ce texte.</p>

<p>Claudia CANEVARI</p>  <p>Contact : +32-229-92485 claudia.canevari@ec.europa.eu</p>	<p>Vice Directrice- Générale - DG ENER (Energie) - Direction C : Energies renouvelables, Recherche et Innovation et Efficacité énergétique - politique et financement</p>	<p>En charge de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la coordination de la politique de l'énergie • Union énergétique • énergies renouvelables • l'efficacité énergétique • recherche et innovation <p>Cette vice-directrice générale en charge des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique dans la DG ENER a une position d'autorité sur les questions d'énergies propres et d'innovation. Elle pourrait pousser pour une efficacité énergétique accrue dans le secteur des véhicules lourds, et vers une politique plus active en matière d'innovation dans les technologies à faibles émissions.</p>
<p>François WAKENHUT</p>  <p>Contact : +32-229-65380 françois.wakenhut@ec.europa.eu</p>	<p>Chef d'unité - DG Environnement (ENV) - Quality of Life - Unité "Clean Air".</p>	<p>En charge des questions de qualité de vie et de qualité de l'air au sein de la DG environnement. Il pourrait appuyer des mesures ou modifier des parties du règlement à l'occasion de la consultation interservice de la Commission européenne. Fort de 20 ans d'expérience de travail au sein de la DG ENV de la Commission, il y a réalisé la quasi-totalité de sa carrière après un IEP et un passage à Harvard et au Collège d'Europe. Sa bonne connaissance des rouages institutionnels et son réseau solide lui donnent du poids pour infléchir le règlement sur les émissions de CO2 des véhicules lourds dont il est en charge dans l'unité « Air pur ».</p>
<p>Camilla Bursi</p>  <p>Contact : +32-229-93444 camilla.bursi@ec.europa.eu</p>	<p>Membre de cabinet du commissaire à l'environnement Virginijus Sinkevičius</p>	<p>En charge de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ambition zéro pollution • Le 8e programme d'action environnemental • Les questions énergétiques <p>Cette membre du cabinet du commissaire à l'environnement en charge de l'ambition zéro pollution et des questions énergétiques peut avoir une influence sur le Commissaire pour infléchir le règlement sur les émissions de carbone des véhicules lourds. Ce dernier est en lien direct avec le vice-Président Franz Timmermans en charge du Green New Deal qui a fait de la neutralité carbone un de ses objectifs majeurs. Ce nouvel agenda peut donner du poids à la proposition de règlement sur les véhicules lourds qui y répond. Cette membre de cabinet peut ainsi être un personnage clé pour l'infléchir.</p>

<p>Anna Colucci</p>  <p>Contact : +32 229 68319 anna.colucci@ec.europa.eu</p>	<p>Directrice – DG concurrence (COMP) – Direction Energie et environnement</p>	<p>Elle a été consultante pendant 3 ans au sein du réseau international de cabinets d'audit et de conseil KPMG et connaît donc aussi le secteur privé qui fait pression sur la proposition de règlement ce qui la place en position de pouvoir l'infléchir. En plus d'avoir une expérience de 13 ans dans le domaine des transports, elle est désormais en charge des marchés et des affaires touchant à l'énergie et à l'environnement. Sa position de directrice en charge des dossiers énergie et environnement au sein de la DG concurrence en font une interlocutrice privilégiée pour donner un avis sur le règlement au sein de cette DG. Elle pourrait notamment mettre en avant les distorsions à la libre concurrence que pourraient constituer des normes d'émission de CO2 trop élevées ou différenciées selon les pays.</p>
<p>Bas Eikhout</p>  <p>Contact : +32-2-2845365 bas.eikhout@ep.europa.eu</p>	<p>Membre du Groupe des Verts/Alliance libre européenne au Parlement européen; Vice président de la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI)</p>	<p>Rapporteur en charge de la proposition de règlement sur les normes d'émissions de CO2 des nouveaux véhicules lourds au sein de la Commission parlementaire ENVI. Il est député au Parlement européen et membre de la commission parlementaire ENVI depuis 2009. Il a déjà été rapporteur sur des textes relatifs aux énergies renouvelables et à la finance verte. Il était l'une des deux têtes de liste des Verts européens à l'élection européenne de 2018. Son expérience politique de plus de 10 ans et sa position de rapporteur du texte lui donnent l'autorité et la capacité d'avoir une influence sur celui-ci lors des lectures du Parlement européen.</p>
<p>Henna Virkkunen</p>  <p>Contact : +32 228 45226 henna.virkkunen@europa.eu</p>	<p>Membre du Parti Populaire Européen (PPE) au Parlement européen;</p>	<p>Rapporteuse pour avis de la Commission TRAN (Transports et tourisme) de la proposition de règlement sur les normes d'émissions de CO2 des nouveaux véhicules lourds. Ancienne ministre des transports du gouvernement Katainen en Finlande. Sa position de rapporteure de la commission parlementaire chargée des transports lui permettra de rapporter l'avis des constructeurs automobiles auprès de la commission ENVI compétente sur le fond.</p>

<p>William Todts</p>  <p>Contact : +32 (0)2 8510 219 william.todts@transportenvironment.org</p>	<p>Directeur exécutif de Transport&Environnement (T&E)</p>	<p>Travaille depuis presque 9 ans au sein de l'ONG Transport&Environnement. A été promu « Executive Director » il y a 3 ans ce qui dénote de sa capacité d'influence et de son réseau fourni. Il connaît bien les rouages législatifs de l'UE puisqu'il a travaillé avant son poste actuel comme assistant environnement à la représentation permanente de la Belgique auprès de l'UE et a auparavant été stagiaire au Parlement européen. Il a récemment présidé la rédaction d'un rapport fourni sur l'impact du gaz dans les émissions du secteur des transports. Son profil peut ainsi lui permettre d'influencer la proposition de règlement par son expertise sur le sujet mais aussi son expérience des institutions européennes et son réseau constitué en plus de 10 ans de travail au sein de la bulle bruxelloise.</p>
<p>Matthias Maedge</p>  <p>Contact : +32 2 743 2580 brussels@iru.org</p>	<p>Délégué Général de la délégation permanente de l'Union Internationale du transport routier (IRU) auprès de l'UE à Bruxelles.</p>	<p>Il a effectué un master en science politique et un master en communication et médias. Il parle 5 langues (allemand, anglais, français, espagnol et italien). Il a passé 10 ans à travailler dans le secteur des véhicules et de l'énergie. Il a été promu directeur de la représentation permanente de IRU à Bruxelles en 2016 et occupe ce poste depuis 4 ans. En 2019, son organisation a effectué 22 visites à la Commission européenne et dépensé 500 000 d'euros en lobbying auprès d'elle. Son expérience du secteur des transports et de l'énergie et sa position au sein de son cabinet de lobbying lui donnent la possibilité d'avoir une influence sur divers acteurs au sein de la DG MOVE notamment, dans laquelle il a tissé un réseau depuis plusieurs années.</p>

V. Recommandation :

Julia Poliscanova, Directrice Véhicules propres et mobilité

A l'attention de M. William Todts, Directeur Exécutif Chargé du Bureau de Bruxelles

Le règlement COM(2018)284 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds est en phase de rédaction par la Commission européenne. Après lecture du brouillon de la proposition que nous avons réussi à nous procurer, différents aspects nous semblent à réviser. Nous suggérons les recommandations suivantes pour atteindre un texte qui assure une mobilité propre dès 2025, respecte les engagements européens de l'Accord de Paris et soit en harmonie avec le Green New Deal :

1/ Un objectif unique de réduction des émissions de CO₂ dès 2025

Alors que la Commission européenne a étudié différentes mesures de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des véhicules lourds, la fixation d'un objectif unique d'émissions maximales de CO₂ par an nous semble préférable. Des systèmes d'étiquetage ou de taxes reposant sur les consommateurs semblent inopérants et ont déjà provoqué un rejet ferme notamment en France. L'objectif fixé devrait se situer dans la plage supérieure des options considérées par la Commission pour assurer l'atteinte des objectifs de réduction de CO₂ qui semblent déjà difficiles à respecter et nécessiteraient des émissions proches de zéro d'ici 2060 selon nos calculs.

Recommandation 1 : nous recommandons de contacter M. Raffaele Mauro Petriccione, directeur général de la DG CLIMA en charge de la rédaction du règlement et de la mise en oeuvre du Green New Deal au sein de sa DG, afin de le convaincre d'introduire dans la proposition un objectif unique d'émissions pour les véhicules lourds applicable dès 2025.

2/ Un nombre minimum obligatoire de véhicules ZEV/LEV

La Commission européenne suggère de mettre en place un système de bonifications pour inciter à la production de véhicules zéro émissions (ZEV) et à faibles émissions (LEV). Un tel système semble trop lâche pour déclencher une véritable croissance de la production de ces véhicules indispensables à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction CO₂.

Recommandation 2 : nous recommandons de contacter Mme Claudia Canevari, vice-directrice de la DG Energie en charge de l'efficacité énergétique afin de pousser vers une politique plus active en matière d'innovation dans les technologies de transports à faibles émissions et de fixer un nombre minimum obligatoire de véhicules ZEV/LEV. Nous recommandons également de mener des campagnes de communication actives dans les Etats membres via nos antennes nationales pour promouvoir ces véhicules ZEV/LEV ce qui donnerait un signal positif aux constructeurs pour investir dans ces technologies s'ils sentent que leur demande croît.

3/ Un contrôle systématique des nouveaux véhicules lourds à la sortie de l'usine

La question des distorsions entre les émissions des véhicules de référence testés par l'outil de simulation VECTO et les émissions réelles des véhicules mis sur le marché est centrale. Le scandale Volkswagen l'a remise au coeur du débat et l'opinion publique soutient des mesures fermes à cet égard.

Recommandation 3 : nous recommandons de mettre en place un contrôle systématique à la sortie de l'usine des véhicules lourds nouvellement produits plutôt que de tester un unique produit de référence. Nous recommandons de contacter Mme Anna Colucci, directrice de l'unité énergie et environnement de la DG concurrence pour lui exposer les risques d'entraves à la libre concurrence que représenteraient de tels écarts entre émissions réelles et simulées, afin qu'elle soutienne notre proposition.

4/ Des amendes suffisamment élevées en cas de non respect des objectifs

Les objectifs d'émissions impartis aux constructeurs automobiles ont jusqu'à présent été un échec puisque ces derniers ont préféré payer systématiquement les amendes dues au non respect de ces objectifs pour les véhicules légers.

Recommandation 4 : nous recommandons de prendre rdv avec Melina Boneva, policy officer à la DG CLIMA en charge de la rédaction du texte pour introduire des amendes au moins doublées par rapport à celles en vigueur actuellement afin qu'elles deviennent réellement prohibitives, sous peine de voir le règlement discuté devenir totalement inopérant.