

Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Refonte

2017/0293(COD) - 18/09/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Miriam DALLI (S&D, MT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen adopte sa position en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission.

Objectif: le règlement proposé viserait à établir des exigences de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs afin d'atteindre les **objectifs climatiques de l'Union** et de respecter ses engagements climatiques au niveau international, d'une manière qui soit compatible avec le bon fonctionnement du marché intérieur.

Objectifs à l'échelle du parc de l'UE:

- **à partir du 1^{er} janvier 2025:** un objectif égal à une **réduction de 20 %** de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 s'appliquerait au parc de véhicules particuliers neufs et au parc de véhicules utilitaires légers neufs. Les constructeurs devraient également garantir que les véhicules à émissions nulles ou faibles représentent **20% de la part de marché des ventes** de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2025.
- **à partir du 1^{er} janvier 2030:** un objectif de **réduction de 45 %** (contre 30 % selon la proposition de la Commission) de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 pour l'ensemble de la flotte de l'UE s'appliquerait au parc de véhicules particuliers neufs et au parc de véhicules commerciaux légers neufs. Les véhicules à émissions nulles ou faibles devraient représenter **40% de la part de marché des ventes** de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2030.

Le règlement s'appliquerait aux **véhicules à carburant de substitution d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg mais ne dépassant pas 4.250 kg**, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3.500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression.

Valeurs de consommation de carburant réalistes: les consommateurs ont besoin de valeurs de consommation de carburant réalistes afin de prendre des décisions d'achat éclairées. Ces informations contribueraient à faire renaître la confiance des consommateurs. L'écart croissant entre les chiffres officiels fournis lors de la réception par type et les émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières neuves fait craindre une réduction de l'efficacité de la réglementation actuelle en matière d'émissions de CO₂ et dont il faudrait immédiatement tenir compte pour les réglementations post 2020.

Bien que, par rapport au nouveau cycle de conduite européen (NEDC), l'introduction de la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP) devrait permettre de réduire l'écart entre les valeurs des émissions de CO₂ déclarées et les émissions réelles des véhicules, cet écart persistera néanmoins. Les députés estiment donc essentiel de poursuivre les efforts visant à mettre au point et à établir **des tests à effectuer en laboratoire qui reflètent le mieux possible la réalité** en mesurant la consommation d'énergie et les émissions réelles dans des conditions de conduite réelles. À cette fin, la Commission devrait **inclure ces essais dans le cadre réglementaire dès qu'ils auront été mis au point**.

Dans l'intervalle, et jusqu'à ce que l'essai en conditions d'utilisation réelles entre en vigueur et devienne applicable, la conformité devrait être assurée en mesurant les émissions de CO₂ sur la base des **données fournies par le compteur de consommation d'essence** des véhicules que les constructeurs communiqueraient conjointement avec une limite maximale, à fixer.

Normes de précision: en l'absence de normes appropriées concernant la précision du matériel de mesure de la consommation de carburant installé à bord, la Commission devrait demander un accord sur les normes techniques et intégrer ces normes au droit de l'Union au plus tard le 1^{er} janvier 2020.

Primes: les députés ont proposé que les constructeurs dont le taux moyen des émissions de CO₂ dépasse ces objectifs paient une prime au budget de l'UE, qui serait utilisée notamment pour **le recyclage et le redéploiement des travailleurs** affectés par les changements dans le secteur automobile.

Étiquetage des véhicules: au plus tard le **31 décembre 2019**, la Commission devrait présenter une proposition législative afin de fournir aux consommateurs des informations précises, fiables et comparables sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des véhicules particuliers neufs mis sur le marché. La Commission devrait également évaluer les possibilités d'introduire un **label** relatif à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs et, le cas échéant, présente une proposition législative à cette fin.

Objectifs de réduction supplémentaires: la Commission devrait soumettre une proposition législative au Parlement européen et au Conseil afin de fixer des objectifs de réduction d'émissions supplémentaires pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs **à partir du 1^{er} janvier 2031** en vue de maintenir au moins la trajectoire de réduction des émissions réalisée jusqu'en 2030.

Rapports et actes délégués: à partir du 1^{er} janvier 2025, les constructeurs devraient **communiquer à la Commission**, sur la base d'une méthodologie harmonisée de l'Union, les émissions de CO₂ sur le cycle de vie de toutes les voitures particulières et véhicules utilitaires légers neufs qu'ils mettent sur le marché à compter de cette date. À cette fin, la Commission adopterait, **au plus tard le 31 décembre 2022**, des actes délégués afin de compléter le règlement en précisant les modalités d'application relatives aux procédures de déclaration des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie des carburants des véhicules enregistrés sur le marché de l'Union.

Au plus tard le **31 décembre 2026**, la Commission présenterait au Parlement européen et au Conseil un rapport contenant une analyse des émissions globales sur le cycle de vie des véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union, y compris une analyse des options concernant d'éventuelles mesures réglementaires, afin de mieux orienter les efforts politiques futurs pour réduire les émissions dans ce secteur. Cette analyse devrait être rendue publique.