

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2007/0297(COD) Procédure terminée
Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves  Abrogation Décision No 1753/2000/EC Modification <a href="#">2012/0190(COD)</a> Abrogation <a href="#">2017/0293(COD)</a>	
Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	PSE <a href="#">SACCONI Guido</a>	26/02/2008
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	PPE-DE <a href="#">LANGEN Werner</a>	04/03/2008
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis sur la base juridique	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>JURI</b> <a href="#">Affaires juridiques</a>		18/02/2008
	Formation du Conseil	ALDE <a href="#">WALLIS Diana</a>	
	<a href="#">Justice et affaires intérieures(JAI)</a>	Réunion	Date
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2936</a>	06/04/2009
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2898</a>	20/10/2008
<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2784</a>	05/06/2008	
<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">2856</a>	03/03/2008	
<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>	<a href="#">2852</a>	25/02/2008	
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Environnement</a>	DIMAS Stavros	

Evénements clés			
17/01/2008	Annnonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

25/02/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2852</a>	
03/03/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2856</a>	Résumé
10/04/2008	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
05/06/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2784</a>	
25/09/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
20/10/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2898</a>	
28/10/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0419/2008</a>	
16/12/2008	Débat en plénière		
17/12/2008	Résultat du vote au parlement		
17/12/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0614/2008</a>	Résumé
06/04/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
05/06/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2007/0297(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Décision No 1753/2000/EC <a href="#">1998/0202(COD)</a> Modification <a href="#">2012/0190(COD)</a> Abrogation <a href="#">2017/0293(COD)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/6/58115

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2007)0856</a>	19/12/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2007)1723</a>	19/12/2007	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2007)1724</a>	19/12/2007	EC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE406.014</a>	08/05/2008	EP	
Avis de la commission	<b>TRAN</b>	<a href="#">PE404.814</a>	11/06/2008	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE407.904</a>	18/06/2008	EP	

Amendements déposés en commission		PE408.029	18/06/2008	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE404.748	03/09/2008	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES1500/2008</a>	17/09/2008	ESC	
Avis spécifique	JURI	PE412.153	19/09/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0419/2008</a>	28/10/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0614/2008</a>	17/12/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2009)402	29/01/2009	EC	
Projet d'acte final		<a href="#">03741/2008/LEX</a>	23/04/2009	CSL	
Document de suivi		<a href="#">COM(2010)0656</a>	10/11/2010	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2010)0657</a>	10/11/2010	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">C(2011)5239</a>	25/07/2011	EC	
Document de suivi		<a href="#">COM(2018)0735</a>	08/11/2018	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Règlement 2009/443](#)

[JO L 140 05.06.2009, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

### Actes délégués

<a href="#">2014/2934(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2017/2718(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2018/2544(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2018/2937(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

OBJECTIF : garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des voitures particulières en établissant des règles harmonisées visant à limiter à 130g de CO<sub>2</sub>/km, d'ici à 2012, le niveau moyen des émissions du parc de voitures neuves dans la Communauté.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : bien que, dans l'ensemble, l'Union européenne ait réduit ses émissions de gaz à effet de serre d'environ 5% sur la période de 1990 à 2004, et que les émissions baissent dans les secteurs autres que le transport, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport routier ont enregistré un bond de 26%. Des améliorations technologiques notables ont été apportées aux moteurs des véhicules, notamment en matière de rendement énergétique, mais la demande de transports et la taille des véhicules ont augmenté et les progrès accomplis ont été trop lents au regard de l'objectif communautaire consistant à ramener à 120g de CO<sub>2</sub>/km les émissions moyennes des voitures neuves.

La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les voitures neuves est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs,

pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national.

À noter que le réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules légers (voir [INI/2007/2119](#)) a également envisagé un certain nombre de mesures complémentaires, qui devraient permettre une réduction supplémentaire des émissions de 10g/km ou équivalent, de sorte que les émissions moyennes globales du nouveau parc automobile seraient ainsi suffisamment réduites pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g/km.

CONTENU : l'objectif de la proposition est de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des voitures particulières en faisant en sorte que le niveau moyen des émissions spécifiques des voitures neuves dans la Communauté ne dépasse pas 130g de CO<sub>2</sub>/km à compter de 2012. Le règlement proposé a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.

Les éléments fondamentaux de la proposition sont les suivants:

- la proposition s'appliquera aux véhicules de catégorie M1 (voitures particulières) ;
- la proposition fixe des objectifs pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves dans la Communauté en fonction de leur masse ;
- la proposition fixe des objectifs contraignants pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières à compter de 2012; ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, exprimées en g/km, des voitures particulières neuves de chaque constructeur qui sont immatriculées dans l'Union européenne au cours de chaque année civile. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs; lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci est considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs ;
- les États membres seront tenus de collecter des données sur les voitures neuves immatriculées sur leur territoire et de les communiquer à la Commission aux fins de l'évaluation du respect des objectifs ;
- si un constructeur n'atteint pas son objectif, il sera astreint au versement d'une prime sur les émissions excédentaires, et ce pour chaque année civile à compter de 2012. Le montant de cette prime est obtenu en multipliant le nombre de g de CO<sub>2</sub>/km correspondant au dépassement de l'objectif par le nombre de voitures nouvellement immatriculées et par le montant de la pénalité pour les émissions excédentaires fixée pour l'année concernée. La pénalité pour les émissions excédentaires sera de 20 EUR pour les émissions de 2012, de 35 EUR pour les émissions de 2013, de 60 EUR pour les émissions de 2014 et de 95 EUR pour les émissions de 2015 et de chacune des années suivantes.

Les objectifs prévus dans le règlement sont fixés sur la base des meilleures connaissances actuellement disponibles concernant, en particulier, l'évolution probable du parc entre maintenant et 2012 pour ce qui est de l'augmentation autonome du poids. Les mesures proposées se traduiront par une réduction de 19% des émissions de CO<sub>2</sub>, plaçant ainsi l'UE parmi les leaders mondiaux en matière de voitures économes en carburant.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

En adoptant le rapport de M. Guido SACCONI (PSE, IT), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

Les principaux amendements adoptés en commission (1<sup>ère</sup> lecture de la codécision) sont les suivants :

Objet, objectifs et finalités : selon les députés, le règlement doit établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports. Le règlement devrait fixer à 120g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. À partir de 2012, le règlement devrait fixer à 130g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs. À partir de 2020, le règlement devrait fixer à 95g au maximum de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Champ d'application : les députés proposent de supprimer, pour la définition du champ d'application, la référence à la masse maximale de 2.610 kg, car de trop nombreux véhicules lourds échapperaient ainsi à cette réglementation. De plus, afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les députés n'estiment pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers. Un autre amendement vise à exclure du règlement les véhicules spécifiquement construits pour assurer le chargement et le transport de fauteuils roulants, non homologués comme des véhicules accessibles en fauteuil roulant mais parfaitement conformes à la procédure européenne de réception de l'ensemble du véhicule (EWVTA). Devraient également être exclus, les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques.

Objectifs en matière d'émissions spécifiques : pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières devra veiller à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I modifiée conformément à l'article 10, paragraphe 2 bis, point b).

Véhicules à émissions ultrafaibles: un nouvel article stipule qu'entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé au règlement, chaque véhicule à

émissions ultrafaibles immatriculé dans l'Union européenne entre dans le calcul des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> d'un constructeur après affectation d'un coefficient multiplicateur de: 2012-2013: 4 ; 2014: 3 ; 2015: 2. Ce coefficient multiplicateur cesserait de s'appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Objectif d'émissions spécifiques des véhicules à carburant alternatif : pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé au règlement, le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> indiqué sur le certificat de conformité de chaque véhicule à carburant de substitution, tel que défini dans le règlement (CE) n° 715/2007, immatriculé dans l'Union européenne devrait être réduit d'une manière linéaire de 0 à 20%, avec un maximum de 25g de CO<sub>2</sub>/km, si au moins 30% des stations-services de l'État membre où le véhicule est immatriculé fournissent des carburants de substitution destinés à ces véhicules respectant les critères de durabilité définis dans la directive concernant les énergies renouvelable. Cette réduction ne s'appliquerait pas aux véhicules d'une masse supérieure à 2.000 kg ou si elle est obtenue par l'utilisation de carburants de substitution qui ne sont pas commercialisés dans la Communauté.

Surveillance et communication des émissions moyennes : pour le mois commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque mois suivant, les États membres devraient recueillir les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. Ces données seront communiquées aux constructeurs et aux importateurs ou représentants désignés par les constructeurs dans les différents États membres. Les États membres déploieront tous les efforts pour obtenir que les organes chargés de faire rapport travaillent d'une manière transparente et non bureaucratique. Les députés estiment en outre que la vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de garantir que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO<sub>2</sub> figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont attribués aux constructeurs adéquats.

Prime sur les émissions excédentaires : les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne et doivent servir à renforcer les activités de recherche consacrées à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et au développement de véhicules à émissions nulles.

Publication des performances des constructeurs : les députés proposent que soit rendu public également le poids moyen de toutes les voitures particulières neuves.

Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries : un amendement définit les critères qui permettent de déterminer et d'évaluer les objectifs individuels afin d'offrir une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité tout en encourageant la réduction des émissions. Les députés estiment par ailleurs que si un constructeur dépasse l'objectif d'émissions spécifiques fixé dans sa demande de dérogation, le retrait de cette dérogation (comme proposé par la Commission) pourrait s'avérer une mesure disproportionnée. Au lieu de cela, ils demandent d'appliquer à ce constructeur le même système de prime pour émissions excédentaires que celui prévu pour les grands constructeurs. Enfin, un constructeur devrait pouvoir demander à la Commission, sous certaines conditions, l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25% par rapport à la moyenne de ses émissions spécifiques en 2006 au lieu de son objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I.

Éco-innovations : le règlement devrait proposer des incitations visant à accroître l'efficacité des auxiliaires/composants même si les avantages en matière de CO<sub>2</sub> ne sont pas pris en compte dans la mesure du CO<sub>2</sub> conformément au règlement (CE) n° 715/2007. Seules les technologies permettant des réductions concrètes et incontestables des émissions de CO<sub>2</sub> devraient être considérées comme des éco-innovations, leur incidence ayant été certifiée par un service technique compétent tel que ceux utilisés dans la législation communautaire en matière de réception.

Évaluation et rapports : les députés suggèrent que la Commission examine notamment les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> et les options permettant d'inclure les essais relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> dans la vérification de conformité en service sans entraver l'introduction rapide de technologies nouvelles et moins éprouvées (telles que les batteries et les piles à combustible) visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. La Commission européenne devrait :

- présenter, le cas échéant, d'ici à 2010, des propositions visant à garantir que les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution sont adaptées et révisées par la suite régulièrement ;
- veiller à ce qu'en 2015, au plus tard, le règlement s'applique à toutes les voitures, quel que soit leur poids ;
- présenter, pour le 31 décembre 2014, une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions, visé à l'annexe I, du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 95g de CO<sub>2</sub> et devra être atteint au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ;
- publier, d'ici à 2014, à l'issue d'une étude d'impact, un rapport sur l'accessibilité des données relatives à l'empreinte au sol en tant que paramètre d'utilité pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, modifier l'annexe I conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

Information des consommateurs : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les informations fournies aux consommateurs au sujet des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières devront être régies par la directive 1999/94/CE. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les constructeurs présentant une demande d'homologation pour les véhicules de type M1, tels que définis dans la directive 2007/46/CE, conformément au règlement (CE) n° 715/2007 devront équiper chaque véhicule d'un écran de contrôle de la consommation de carburant.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

---

Le Parlement européen a adopté par 559 voix pour, 98 voix contre et 60 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Guido SACCONI (PSE, IT), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements adoptés en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision résultent d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil.

Les principaux éléments du compromis sont les suivants :

Objectifs : le compromis soutient l'objectif proposé de la Commission d'une moyenne d'émissions de 120g de CO<sub>2</sub>/km pour toute l'industrie automobile d'ici 2012. Le règlement fixe à 130g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves à atteindre en améliorant la technologie des moteurs, ainsi que grâce à des technologies innovantes. Il sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10g de CO<sub>2</sub>/km. Le compromis introduit pour les voitures particulières neuves un objectif à l'horizon 2020 d'émissions moyennes de 95g CO<sub>2</sub>/km.

Objectifs en matière d'émissions spécifiques : le compromis stipule que les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> seront déterminées sur la base des proportions suivantes de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée:

- 65% de la flotte en janvier 2012 ;
- 75% en janvier 2013 ;
- 80% en 2014 ;
- 100% en 2015.

Bonifications : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g/km, comptera pour:

- 3,5 voitures en 2012;
- 3,5 voitures en 2013;
- 2,5 voitures en 2014;
- 1,5 voiture en 2015;
- 1 voiture à partir de 2016.

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution : pour déterminer si les différents constructeurs de voitures particulières se conforment aux objectifs d'émissions spécifiques, les émissions de CO<sub>2</sub> indiquées dans le certificat de conformité de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85% d'éthanol (E85) et immatriculé dans l'Union européenne seront diminuées de 5% jusqu'au 31 décembre 2015 compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'appliquera que lorsqu'au moins 30% des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire.

Surveillance et communication des émissions moyennes : les informations seront mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Ces derniers devront faire en sorte que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veillera à ce que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières non homologuées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

Les États membres devront désigner une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance et en informer la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du règlement. La Commission informera par la suite le Parlement européen et le Conseil.

Pour chaque année civile pendant laquelle l'article 6 (Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution) s'applique, les États membres devront fournir à la Commission des informations sur le pourcentage de stations d'essence et sur les critères de durabilité du carburant E85.

Prime sur les émissions excédentaires : pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission imposera le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur. Le compromis précise la formule de calcul de la prime à partir de 2012 jusqu'en 2018, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent l'objectif d'émissions spécifiques : i) de plus de 3g de CO<sub>2</sub>/km ; ii) de plus de 2g de CO<sub>2</sub>/km mais de moins de 3g de CO<sub>2</sub>/km ; iii) de plus de 1g de CO<sub>2</sub>/km mais de moins de 2g de CO<sub>2</sub>/km ; iv) de moins de 1g de CO<sub>2</sub>/km.

À partir de 2019, la formule de calcul sera la suivante : (émissions excédentaires x 95 ?/g de CO<sub>2</sub>/km) x nombre de voitures particulières neuves.

Dérogations pour certains constructeurs : tout constructeur pourra introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques dès lors: a) qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et b) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés, ou possède des entreprises liées qui, au total, représentent moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile, ou c) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques pourra être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10.000 à 300.000 voitures particulières immatriculées chaque année dans l'Union européenne.

Éco-innovations : à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes sera examinée. La contribution totale de ces technologies pourra représenter une réduction d'un maximum de 7g de CO<sub>2</sub> de l'objectif d'émissions spécifiques moyennes de chaque constructeur.

La Commission adoptera d'ici 2010 les modalités d'approbation des technologies innovantes en question. Ces technologies doivent: a) être fiables; b) contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>; c) ne pas être couvertes par la mesure normalisée du cycle d'essai ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures complémentaires conformes à la réduction de 10g de CO<sub>2</sub>/km visée au règlement.

Un constructeur ou un fournisseur qui souhaite voir une mesure approuvée en tant que technologie innovante devra fournir à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant.

Évaluation et rapports : la Commission européenne devra :

- en 2010, présenter un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers ;
- à partir de 2012, effectuer une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014 les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007 ;
- d'ici 2010, réexaminer la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/version/variante corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes ;
- avant le début de 2013, réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de l'annexe I, ainsi que les dérogations pour certains constructeurs en vue de définir les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95g CO<sub>2</sub>/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et définir les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, y compris une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et des secteurs liés, d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, mais aussi équitable du point de vue social et durable, la Commission proposera, le cas échéant, de modifier le présent règlement.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

---

**OBJECTIF** : établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de la Communauté européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO<sub>2</sub>/km pour le parc de voitures neuves.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

**CONTENU** : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement établissant les premières normes juridiquement contraignantes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, qui s'appliquera à partir de 2012.

Le règlement fait partie du paquet législatif « énergie climat » qui contient des mesures visant à lutter contre le changement climatique et à promouvoir les énergies renouvelables (voir également [COD/2008/0013](#), [COD/2008/0014](#), [COD/2008/0015](#), [COD/2008/0016](#) et [COD/2007/0019](#)). Cet ensemble de mesures entend permettre à l'UE d'atteindre son objectif environnemental d'une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre et d'une part de 20% des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE d'ici 2020.

**Objectifs en matière d'émissions** : le règlement fixe à 130g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves à atteindre en améliorant la technologie des moteurs, ainsi que grâce à des technologies innovantes. Il sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10g de CO<sub>2</sub>/km.

Le règlement rend ces objectifs obligatoires, en termes d'émissions moyennes, pour le parc de chaque constructeur automobile, et ce par étapes successives: en 2012, 65% de leur parc devra atteindre l'objectif fixé; ce pourcentage devra être de 75% en 2013 et de 80% en 2014 ; à partir de 2015, l'ensemble de leur parc devra respecter l'objectif relatif aux émissions de CO<sub>2</sub>.

Afin d'envoyer un signal à l'industrie pour les cycles de production ultérieurs, le Conseil et le Parlement européen ont en outre fixé un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour 2020. D'ici 2013, la Commission devra réexaminer les modalités permettant d'atteindre cet objectif.

**Prime sur les émissions excédentaires** : pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission imposera le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur dont le montant sera calculé en fonction de l'ampleur du dépassement et du nombre de voitures particulières neuves qu'ils auront construites.

Dans la période 2012-2018, il y aura lieu de payer 5 EUR par voiture nouvellement immatriculée lorsque l'objectif sera dépassé de 1 g ou moins. Ce montant s'élèvera à 15 EUR pour le deuxième gramme de dépassement et il atteindra 25 EUR pour le troisième gramme de dépassement. Pour les émissions dépassant de plus de 3 g la limite fixée, le constructeur devra payer 95 EUR par voiture nouvellement immatriculée. À partir de 2019, la prime à payer s'élèvera à 95 EUR par voiture neuve pour chaque gramme de dépassement.

**Éco-innovations** : à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes sera examinée. La contribution totale de ces technologies pourra représenter une réduction d'un maximum de 7g de CO<sub>2</sub> de l'objectif d'émissions spécifiques moyennes de chaque constructeur. La Commission adoptera d'ici 2010 les modalités d'approbation des technologies innovantes en question. Ces technologies doivent être fiables et ne doivent pas être couvertes par la procédure d'essai standard de l'UE en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.

**Bonifications** : les constructeurs peuvent également améliorer leurs performances en matière d'émissions en fabriquant des voitures à très faibles émissions qui émettent moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km. Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g/km, comptera pour:

- 3,5 voitures en 2012;
- 3,5 voitures en 2013;
- 2,5 voitures en 2014;
- 1,5 voiture en 2015;
- 1 voiture à partir de 2016.

Tout constructeur pourra introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I du



règlement dès lors qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile et que certaines conditions sont remplies.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 08/06/2009.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

---

La présente communication de la Commission concerne la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves.

En vertu du règlement (CE) n° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, les États membres doivent, chaque année, recueillir et transmettre à la Commission certaines données relatives aux voitures particulières neuves. Ces données serviront de base pour déterminer l'objectif d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> qui sera fixé aux constructeurs de voitures particulières neuves et pour évaluer si les constructeurs se conforment à ces objectifs.

Afin de garantir la cohérence entre les données transmises par les États membres, il est nécessaire d'harmoniser le plus possible les règles concernant la collecte et la communication de ces données.

La communication, ainsi que le projet de règlement C(2010)7652 de la Commission concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009, visent à faciliter la collecte, la transmission et l'évaluation des données en précisant comment la Commission interprète les dispositions applicables du règlement et en indiquant aux États membres les informations à fournir et le format à utiliser. Des précisions complémentaires seront également apportées au cas par cas.

La communication apporte un certain nombre de clarifications sur les points suivants :

- les sources des données ;
- la liste des constructeurs ;
- les exigences relatives aux données ;
- la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules à bicarburant et à carburant modulable ;
- la transmission des données ;
- le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des constructeurs ;
- les groupements de constructeurs.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

---

En février 2007, la Commission a adopté une [communication](#) définissant une nouvelle stratégie globale visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières et camionnettes neuves vendues dans l'Union européenne. Le règlement (CE) n° 443/2009 adopté subséquemment impose à la Commission de présenter un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

Le présent rapport fournit l'évaluation finale de la stratégie appliquée avant 2007 et dresse un état des lieux de la mise en œuvre des différents éléments de la stratégie adoptée en 2007.

Stratégie avant 2007 : avant 2007, la Communauté a poursuivi une stratégie reposant sur trois piliers, que le Conseil et le Parlement européen avaient ultérieurement entérinée. Cette structure a permis de combiner des mesures axées aussi bien sur l'offre (engagements pris volontairement) que sur la demande (étiquetage et fiscalité). Cette stratégie était axée sur des objectifs à atteindre en 2008 et 2009. Les statistiques et les données de surveillance décrites dans le rapport révèlent que, conformément à ce que l'on suspectait au moment de l'élaboration de la stratégie de 2007, les objectifs de la stratégie poursuivie avant 2007 n'ont été atteints que partiellement.

Stratégie de 2007 : la stratégie adoptée en 2007 visait à atteindre d'ici 2012 l'objectif correspondant à 120 g de CO<sub>2</sub>/km que s'était fixé la Communauté, grâce à un cadre législatif prévoyant des mesures axées sur l'offre. Bien que les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves aient considérablement baissé, notamment en 2008 et en 2009, le rapport conclut que l'objectif fixé pour 2012 ne pourra probablement pas être atteint. Il est clair que les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> réalisées en 2009 sont partiellement imputables à la crise économique et au déploiement de nouvelles technologies automobiles par les constructeurs, et rien ne garantit que la forte baisse enregistrée cette année-là se poursuivra lorsque l'économie se redressera.

En outre, le Parlement européen et le Conseil ont modifié le calendrier de mise en œuvre de la stratégie durant la procédure concernant l'adoption du règlement (CE) n° 443/2009 en reportant à 2015 la date d'entrée en vigueur intégrale du règlement et en intégrant un objectif pour 2020. Des échéances postérieures à 2012 ont également été fixées pour d'autres mesures mettant en œuvre la stratégie.

La Commission s'attend à ce que les objectifs définis par le règlement (CE) n° 443/2009 pour 2012-2015 soient atteints et à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules légers neufs diminuent considérablement d'ici 2015 du fait des mesures réglementaires annoncées dans la stratégie.

En résumé, s'il est peu probable que l'objectif fixé pour 2012 soit atteint, la stratégie et ses mesures d'exécution ont contribué de manière appréciable à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

S'agissant de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, les progrès les plus marquants concernent :

- la réalisation d'un objectif de 130g de CO<sub>2</sub>/km pour la moyenne du parc des voitures neuves, grâce à des améliorations



- technologiques apportées au moteur des véhicules;
- l'installation obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneumatiques;
- la fixation, au niveau de l'UE, de limites maximales de résistance au roulement pour les pneumatiques équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;
- l'utilisation d'indicateurs de changement de vitesse, suivant la mesure dans laquelle les consommateurs utilisent ces dispositifs dans les conditions réelles de conduite;
- le recours accru aux biocarburants.

Des progrès sont en cours en ce qui concerne :

- la fixation d'exigences minimales d'efficacité énergétique pour les systèmes de climatisation;
- l'amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) dans l'optique de ramener les émissions de ces véhicules à 175 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et à 160g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2015.

Les progrès sont limités en matière de fiscalité, d'information des consommateurs et d'écoconduite.

À moyen terme, au nombre des actions spécifiques relevant du champ d'application de la stratégie prévues par la Commission à l'horizon 2010-2020 figurent :

- le réexamen des modalités de réalisation de l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km défini pour 2020 dans la législation relative aux voitures particulières et, éventuellement, celui des modalités de réalisation de l'objectif à long terme prévu dans le projet de règlement concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers ;
- une proposition concernant un nouveau cycle d'essai qui reflétera plus fidèlement les conditions réelles de conduite, ainsi que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant correspondantes ;
- une étude de la possibilité de mesurer et de certifier les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds ;
- une analyse de la consommation d'énergie des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie et la possibilité d'intégrer cette approche «du puits à la roue» dans des objectifs à long terme applicables aux véhicules.

S'agissant du long terme, la Commission examine, sur la base d'une analyse d'impact approfondie, la possibilité de proposer également un objectif à l'horizon 2025 pour les émissions des voitures particulières.

Entre autres options envisageables, la Commission examinera s'il serait possible, conformément à l'objectif proposé par le Parlement européen dans sa [résolution du 24 octobre 2007](#), de ramener les émissions de CO<sub>2</sub> à 70 g/km d'ici 2025. D'autres mesures de réduction seront également envisagées pour les véhicules utilitaires légers.

## Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

---

Conformément au règlement (CE) n° 443/2009, la Commission a présenté un rapport sur l'exercice de sa délégation concernant la mise en œuvre des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

Le règlement (CE) n°

443/2009 s'applique depuis 2009. Jusqu'ici, la Commission a adopté des actes délégués afin de définir et de modifier les règles relatives à la surveillance et à la communication des données concernant les émissions moyennes, et notamment d'adapter les formules de calcul des objectifs et les valeurs de masse figurant aux annexes I et II du règlement.

Les actes délégués suivants ont été adoptés :

- Le [règlement délégué \(UE\) 2017/1502 de la Commission](#) modifiant les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux changements apportés à la procédure d'essai réglementaire utilisée pour la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers. Le principal objectif de cet acte législatif est d'adapter les objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et les exigences de communication d'informations et de surveillance à la modification de la procédure d'essai réglementaire utilisée pour mesurer ces émissions. La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) est décrite dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission et remplace, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017, le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) utilisé en vertu du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission.
- [Règlement délégué \(UE\) 2015/6 de la Commission](#) modifiant l'annexe I du règlement (CE) n°443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées en 2011, 2012 et 2013.
- [Règlement délégué \(UE\) 2018/649 de la Commission](#) modifiant l'annexe I du règlement (CE) n°443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées en 2014, 2015 et 2016.

Ces deux derniers règlements délégués ont pour objectif de garantir une adaptation régulière de la valeur de la masse moyenne qui est utilisée pour calculer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves en tenant compte de la masse moyenne des véhicules neufs immatriculés dans l'Union au cours des trois dernières années.

Aucune objection n'a été soulevée à l'issue du contrôle de ces actes par le Parlement européen et le Conseil.