












Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> <p>2017/0293(COD)</p>	Procédure terminée
<p>Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Refonte</p> <p>Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Abrogation Règlement (EC) No 443/2009 2007/0297(COD) Abrogation Règlement (EU) No 510/2011 2009/0173(COD) Modification 2021/0197(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>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</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination	
	<p>ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</p>	<p> DALLI Miriam</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> GIESEKE Jens</p> <p> PROCTER John</p> <p> TORVALDS Nils</p> <p> HARMS Rebecca</p> <p> EVI Eleonora</p>		16/01/2018
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination	
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> DELLI Karima</p>		16/01/2018
	<p>ITRE Industrie, recherche et énergie</p>	<p> DALUNDE Jakob G.</p>		29/01/2018
	<p>IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs</p>	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		

	Commission pour avis sur la technique de la refonte	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	JURI Affaires juridiques		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Agriculture et pêche	3686	15/04/2019
	Environnement	3640	09/10/2018
	Environnement	3627	25/06/2018
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Action pour le climat	ARIAS CAÑETE Miguel	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
08/11/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0676	Résumé
05/02/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/06/2018	Débat au Conseil	3627	
10/09/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
18/09/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0287/2018	Résumé
02/10/2018	Débat en plénière		
03/10/2018	Résultat du vote au parlement		
03/10/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0370/2018	Résumé
03/10/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente		
21/01/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE633.039 GEDA/A/(2019)000592	
26/03/2019	Débat en plénière		
27/03/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0304/2019	Résumé
15/04/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
17/04/2019	Signature de l'acte final		
17/04/2019	Fin de la procédure au Parlement		
25/04/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2017/0293(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Abrogation Règlement (EC) No 443/2009 2007/0297(COD) Abrogation Règlement (EU) No 510/2011 2009/0173(COD) Modification 2021/0197(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 59-p4; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/8/11624

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2017)0676	08/11/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0650	09/11/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0651	09/11/2017	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES5269/2017	14/02/2018	ESC	
Avis sur la technique de refonte		PE618.098	06/04/2018	EP	
Projet de rapport de la commission		PE619.135	16/04/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE622.229	29/05/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE622.230	29/05/2018	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE619.220	18/09/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0287/2018	18/09/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T8-0370/2018	03/10/2018	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2019)000592	16/01/2019	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0304/2019	27/03/2019	EP	Résumé
Projet d'acte final		00006/2019/LEX	17/04/2019	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)437	30/07/2019	EC	

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing
-----------------------	--------------------------

Acte final

Règlement 2019/631 JO L 111 25.04.2019, p. 0013 Résumé

Actes délégués

2019/2908(DEA)	Examen d'un acte délégué
2020/2834(DEA)	Examen d'un acte délégué
2020/2755(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2858(DEA)	Examen d'un acte délégué
2023/2731(DEA)	Examen d'un acte délégué
2023/2845(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

OBJECTIF: fixer de nouveaux objectifs pour les émissions de CO₂ de l'ensemble de la flotte européenne de nouvelles voitures particulières et véhicules utilitaires légers (camionnettes) applicables à partir de 2025 et 2030.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide selon la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: suite à l'Accord de Paris, la communauté internationale s'est engagée à évoluer vers une économie sobre en carbone. Jusqu'à présent, les normes de réduction des émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes mises en place en Europe ont représenté un outil fondamental pour promouvoir l'innovation et les investissements dans les technologies à faible émission de carbone. Cependant, en l'absence de normes plus strictes pour la période au-delà de 2020, l'UE risque de perdre son avance technologique dans ce domaine.

Les normes actuelles d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes jusqu'en 2020/21 ont contribué à réduire considérablement les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers. Cependant, avec les politiques actuellement mises en œuvre, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ne devraient pas diminuer suffisamment pour atteindre l'objectif de 2030 de réduction des émissions d'au moins 40% par rapport à 1990.

Cette proposition fait partie d'un paquet «mobilité» plus large qui inclut des mesures portant sur la demande et l'offre de véhicules à faibles émissions utilisant des carburants alternatifs par le biais des propositions de modification de la directive 2009/33/CE sur les [véhicules propres](#), de la directive 92/106/CEE relative aux [transports combinés](#) et du règlement (CE) n° 1073/2009 sur les [services de transport de voyageurs par autocar](#).

ANALYSE D'IMPACT: les options stratégiques ont été regroupées en cinq éléments clés. Les options préférées dans ces groupes sont les suivantes:

1. objectifs en matière d'émissions de CO₂: fixation de nouveaux objectifs en matière de CO₂ pour l'ensemble de la flotte de l'UE équivalents à une réduction de 30% en 2030 par rapport aux objectifs de 2021, tant pour les voitures que pour les camionnettes;
2. répartition de l'effort entre les constructeurs à partir de 2025;
3. incitations pour les véhicules à faible émission et à émission nulle (LEV/ZEV): utilisation d'un système de crédit par lequel un fabricant dépassant un certain niveau de référence de ZEV/LEV serait récompensé en obtenant un objectif de CO₂ moins strict;
4. éléments pour une mise en œuvre rentable: maintien des dispositions en matière d'éco-innovation, ainsi que des dispositions relatives au «pooling» pour les constructeurs indépendants et aux dérogations;
5. renforcement de la gouvernance: permettre à la Commission i) la collecte, la publication et le suivi des données de consommation de carburant réelles et ii) de corriger les valeurs d'émission de CO₂ en cas d'écarts détectés grâce à une meilleure surveillance du marché.

CONTENU: la présente proposition vise à fixer des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules légers neufs à l'horizon 2030, associés à un mécanisme d'incitation spécifique visant à accroître la part des véhicules à émissions nulles/faibles. Plus précisément, elle vise à adresser un signal clair afin de permettre à l'industrie de poursuivre les investissements, de stimuler l'emploi, l'innovation et la compétitivité.

Concrètement, la révision proposée:

- spécifie les objectifs d'émissions de CO₂ de la flotte de l'UE applicables aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs à partir de 2020, 2025 et 2030. Le règlement abrogerait les règlements (CE) [n° 443/2009](#) et (UE) [n° 510/2011](#) et s'appliquerait à partir de 2020. Afin d'assurer une transition cohérente vers un nouvel objectif intermédiaire d'émissions à partir de 2025, la proposition inclut les objectifs imposant déjà aux constructeurs une moyenne de 95 g/km à l'horizon 2020 pour les voitures particulières et de 147g/km pour les camionnettes, ainsi que de nouveaux objectifs pour 2025 et 2030. À partir de 2021, les objectifs d'émissions spécifiques seraient basés sur la nouvelle procédure d'essai des émissions, la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures - WLTP);
- définit les catégories de véhicules entrant dans le champ d'application du règlement par référence à la législation relative à la

réception par type des véhicules. Il précise également que l'exemption de minimis applicable aux petits constructeurs (moins de 1.000 véhicules neufs immatriculés par an) ne devrait pas s'appliquer lorsqu'un constructeur bénéficiant d'une telle exemption demande néanmoins une dérogation;

- énonce l'obligation générale pour un fabricant de s'assurer que les émissions moyennes de CO₂ de sa flotte de véhicules nouvellement immatriculés au cours d'une année civile ne dépassent pas son objectif annuel d'émissions spécifiques. Des objectifs spécifiques sont définis dans la proposition. À partir de 2025, l'objectif d'émissions spécifiques pour un fabricant devrait être calculé en tenant compte de la part des véhicules à zéro émission et à faible émission dans la flotte du constructeur;
- établit la formule de calcul des pénalités financières dans le cas où un fabricant dépasse son objectif. La prime d'émission excédentaire existant est maintenue, c'est-à-dire 95 euros/g CO₂/ km;
- maintient la possibilité pour les constructeurs de petits volumes (entre 1.000 et 10.000 immatriculations de voitures et entre 1.000 et 22.000 immatriculations de camionnettes) de demander une dérogation à leurs objectifs d'émissions spécifiques;
- donne à la Commission les moyens de surveiller et d'évaluer la représentativité réelle du processus WLTP et de veiller à ce que le public soit informé;
- clarifie le processus d'ajustement de la valeur de la masse de référence pour garantir que les objectifs d'émissions spécifiques continuent de refléter l'objectif global de la flotte de l'UE;
- prévoit l'obligation pour la Commission de fournir un rapport en 2024 sur l'efficacité du règlement, accompagné le cas échéant d'une proposition.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'interprétation des critères d'éligibilité aux dérogations, le contenu des demandes, le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

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

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 de carburant 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, présenter 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.

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

Le Parlement européen a adopté par 389 voix pour, 239 contre et 41 abstentions, des amendements à 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 (refonte).

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements à la proposition de la Commission adoptés en séance plénière portent sur les points suivants:

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 (camionnettes) 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 de réduction des émissions: le Parlement a proposé un objectif de réduction des émissions de 40% de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 pour l'ensemble du parc européen de voitures neuves et de nouvelles camionnettes d'ici 2030 avec un objectif intermédiaire de 20% d'ici 2025.

Les véhicules à émissions nulles ou faibles devraient représenter 35% de la part de marché des ventes de nouvelles voitures et camionnettes d'ici 2030, et 20% d'ici 2025.

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.

Mesure des émissions de CO2 en conditions d'utilisation réelles: les réductions des émissions de CO2 devraient être réalisées dans des circonstances normales de fonctionnement et d'utilisation des véhicules. Les députés ont donc proposé d'inclure dans le règlement l'interdiction stricte des dispositifs d'invalidation.

La conformité au règlement devrait être mesurée, à compter du 1^{er} janvier 2023, au moyen d'une procédure de mesure des émissions de CO2 en conditions d'utilisation réelles. Le Parlement a appelé la Commission à mettre au point la procédure de mesure des émissions de CO2 en conditions d'utilisation réelles au moyen de systèmes de mesure portables des émissions et à introduire au plus tard deux ans après la date d'application du règlement.

Dans l'intervalle, la conformité aux dispositions du règlement devrait être assurée au moyen des données des compteurs de consommation de carburant fournies par les constructeurs et assorties d'une limite fixée pour chaque constructeur en 2021 sous la forme d'un pourcentage d'écart à ne pas dépasser.

Primes sur les émissions excédentaires: le Parlement a 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 promouvoir l'acquisition de compétences et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions les plus pénalisées par la transition. Les députés ont également plaidé pour un soutien à la fabrication de batteries et de cellules de batteries dans l'Union, si possible à proximité des sites de construction de véhicules.

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 une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires légers neufs et, le cas échéant, présenter une proposition législative à cette fin.

La Commission devrait élaborer, au moyen d'actes délégués, une méthode commune de l'Union pour harmoniser, à partir de 2025, la

communication par les constructeurs des informations relatives aux émissions tout au long du cycle de vie de tous les types de carburants et systèmes de propulsion de véhicules qu'ils mettent sur le marché. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter un rapport assorti d'une analyse des émissions globales du cycle de vie des véhicules légers neufs dans l'Union.

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

Le Parlement européen a adopté par 521 voix pour, 63 contre et 34 abstentions, une résolution législative 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 (refonte).

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

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 (camionnettes) neufs afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et des objectifs de l'accord de Paris, et afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.

Objectifs de réduction des émissions

Le texte amendé fixe un objectif de réduction des émissions de 37,5% de la moyenne des objectifs d'émissions de 2021 pour l'ensemble du parc européen de voitures neuves et de 31% pour les nouvelles camionnettes d'ici 2030 avec un objectif intermédiaire de 15% d'ici 2025.

À compter du 1^{er} janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliqueraient : a) une référence égale à une part de 35% du parc de voitures particulières neuves, et b) une référence égale à une part de 30% du parc de véhicules utilitaires légers neufs.

Les véhicules utilitaires légers à émission nulle ayant une masse de référence supérieure à 2.610 kg ou 2.840 kg seraient comptabilisés, à compter du 1^{er} janvier 2025, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.

Surveillance et communication des émissions moyennes

En vue d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes au niveau de l'Union, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie de ces véhicules mis sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.

Émissions de CO₂ et consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles

La Commission devrait surveiller et évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie. En outre, elle devrait collecter régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des camionnettes au moyen de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués, en commençant par les voitures particulières et les camionnettes immatriculés en 2021.

A partir du 1^{er} janvier 2021, les constructeurs ou les autorités nationales devraient mettre à la disposition de la Commission, à intervalles réguliers, les paramètres suivants concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles: i) numéro d'identification du véhicule; ii) carburant et/ou énergie électrique consommés; iii) distance totale parcourue; iv) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite.

Véhicules en service

La Commission serait habilitée à établir et à appliquer une procédure pour vérifier la correspondance entre les émissions de CO₂ des véhicules en service, déterminées conformément à la procédure (WLTP) établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission et les valeurs des émissions de CO₂ inscrites sur les certificats de conformité.

Lors de l'élaboration de cette procédure, une attention particulière devrait être accordée à l'identification de méthodes, y compris l'utilisation de données provenant de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO₂ lors de la procédure de réception par type.

Transition socialement acceptable et juste

Le texte amendé souligne l'importance de prendre en compte les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Il suggère d'envisager des programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les régions pénalisées, en concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes.

Évaluation et rapport

La Commission devrait évaluer en profondeur, en 2023, l'efficacité du règlement et soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. Dans ce rapport, la Commission devrait examiner, entre autres :

- la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie ;

- le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers;
- la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil;
- la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable;
- la réduction des émissions de CO₂ effectivement observée au niveau du parc existant;
- le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
- les retombées du règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus, ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.

La Commission devrait également identifier un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris. Le cas échéant, le rapport sur cet examen devrait être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement.

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

OBJECTIF : adopter des normes d'émissions de CO₂ plus strictes pour les voitures et les camionnettes en vue de rendre le transport routier plus propre.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011.

CONTENU : le règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) neufs afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et d'atteindre l'objectif de l'UE d'une réduction de 30 % des émissions d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 2005) dans les secteurs non couverts par le SEQE (système d'échange de quotas d'émission).

Objectifs de réduction des émissions

Le règlement vise à faire en sorte qu'à partir de 2030, les nouvelles voitures et les nouvelles camionnettes émettent en moyenne respectivement **37,5 % et 31 % moins de CO₂** par rapport aux niveaux de 2021. Sur la période 2025-2029, les émissions de CO₂ des voitures comme des camionnettes devront diminuer de 15 %. Il s'agit d'objectifs à l'échelle du parc de l'UE. L'effort de réduction des émissions de CO₂ sera réparti entre les constructeurs sur la base de la masse moyenne de leur parc de véhicules.

Des mécanismes d'incitation spécifiques sont prévus en faveur des voitures particulières à émission nulle et à faibles émissions et afin d'inciter les constructeurs à vendre des voitures à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés sur lesquels la pénétration de ce type de véhicules est faible.

À compter du 1^{er} janvier 2025, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 15 % des parcs respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs s'appliquera. À compter du 1^{er} janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliqueront : a) une référence égale à une part de 35% du parc de voitures particulières neuves, et b) une référence égale à une part de 30% du parc de véhicules utilitaires légers neufs.

Dérogations en faveur de certains constructeurs

Un constructeur pourra introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques dès lors qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves ou 22.000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés.

La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés de dérogations à l'objectif de 95 g de CO₂/km à l'échelle du parc de l'Union garantit que l'effort de réduction des émissions requis desdits constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs par rapport à cet objectif. Le règlement permet à ces constructeurs spécialisés d'obtenir une dérogation également pour les objectifs applicables à partir 2025, jusqu'en 2028.

Dissuader la fraude aux émissions

Les nouvelles règles visent à garantir la fiabilité et la représentativité des données communiquées en ce qui concerne les émissions :

- des règles plus strictes ont été arrêtées aux fins de la transition de l'ancienne procédure d'essai NEDC vers la procédure d'essai WLTP plus précise, qui fournit des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d'utilisation réelles. Une attention particulière sera accordée à l'identification de méthodes pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO₂ lors de la procédure d'essai de réception par type ;

- la Commission devra, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes mises sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devra adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives ;

- l'accent sera mis davantage sur la surveillance des émissions en conditions de conduite réelles. La Commission surveillera la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO2 fondées sur les données fournies par les compteurs de consommation de carburant installés sur les voitures et les camionnettes neuves. Afin de prévenir un accroissement de l'écart en matière d'émissions, la Commission étudiera la possibilité d'élaborer un mécanisme permettant d'ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur à partir de 2030, et elle présentera s'il y a lieu une proposition législative dans ce sens.

Transition socialement équitable

Les conséquences, pour l'emploi en particulier, de la transition opérée dans le secteur automobile seront prises en compte au moyen d'une disposition prévoyant une transition socialement juste et équitable. La Commission envisagera la possibilité d'affecter les recettes générées par les primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou à des programmes pertinents destinés à assurer une transition juste, et elle présentera une proposition législative d'ici 2027 s'il y a lieu.

Évaluation et rapport

La Commission évaluera en profondeur, en 2023, l'efficacité du règlement et soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. Dans ce rapport, la Commission examinera entre autres :

- la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO2 et de consommation de carburant ou d'énergie ;
- le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
- la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil;
- la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable.

Le rapport sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du règlement, en particulier l'éventuelle révision des objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 et l'introduction d'objectifs de réduction des émissions contraignants pour 2035 et 2040 et au-delà pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.5.2019.

APPLICATION : à partir du 1.1.2020.