

Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2021/0197(COD) codécision) Règlement</p>	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
<p>Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes</p> <p>Modification Règlement 2019/631 2017/0293(COD)</p> <p>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</p> <p>Priorités législatives Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	 HUITEMA Jan	17/09/2021
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 GIESEKE Jens	
		 CERDAS Sara	
		 EICKHOUT Bas	
	 LIMMER Sylvia		
	 FIOCCHI Pietro		
	 KONEČNÁ Kateřina		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		28/04/2022
		 DELLI Karima	
	ITRE Industrie, recherche et énergie		07/10/2021
		 RIQUET Dominique	
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne			

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Action pour le climat	TIMMERMANS Frans
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés			
14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0556	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/05/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
18/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0150/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0234/2022	Résumé
08/06/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente		

Informations techniques	
Référence de procédure	2021/0197(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement 2019/631 2017/0293(COD)
Base juridique	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	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/06911

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2021)0556	14/07/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2021)0556	14/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0188	14/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0613	14/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0614	14/07/2021	EC	
Avis motivé	IE_SENATE	PE700.510	03/12/2021	NP	
Projet de rapport de la commission		PE697.678	08/12/2021	EP	
Amendements déposés en commission		PE704.659	02/02/2022	EP	
Amendements déposés en commission		PE704.795	11/02/2022	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE703.089	29/04/2022	EP	

Avis de la commission	TRAN	PE699.331	02/05/2022	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0150/2022	18/05/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T9-0234/2022	08/06/2022	EP	Résumé

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing	10/02/2022
-----------------------	--------------------------	------------

Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes

OBJECTIF : réviser le règlement (UE) 2019/631 en vue de renforcer les normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les camionnettes, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : le transport est le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont en hausse. Les émissions de GES du transport routier ne font pas exception. Elles représentent près de 20% des émissions totales de GES de l'UE et ont considérablement augmenté depuis 1990. La qualité de l'air continue d'être affectée par le trafic et les encombrements, ce qui a conduit un nombre croissant de villes à introduire des zones à émissions faibles ou nulles restreignant l'accès local aux véhicules à moteur à combustion interne et certains États membres à annoncer la suppression progressive des ventes de voitures à moteur à combustion interne.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La «[loi européenne sur le climat](#)» a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de sorte à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

CONTENU : avec cette proposition, la Commission entend contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE afin d'atteindre l'objectif actualisé pour 2030 et la neutralité climatique d'ici 2050 en fixant des normes de performance renforcées en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les camionnettes.

La proposition devrait permettre de réduire les émissions de CO2 des véhicules légers, de procurer des avantages aux consommateurs en termes de qualité de l'air et d'économies d'énergie, et de stimuler l'innovation dans le domaine de la mobilité à émissions nulles pour maintenir la primauté de l'industrie de l'UE dans le domaine de la technologie automobile, ainsi que pour stimuler l'emploi dans les nouvelles technologies.

Une combinaison de mesures est nécessaire pour lutter contre l'augmentation des émissions du transport routier, en complément du système d'échange de quotas d'émission. Le renforcement des normes d'émission de CO2 pour les voitures et les camionnettes devrait accélérer la transition vers une mobilité sans émissions.

En vertu de la proposition, le parc de voitures nouvellement immatriculées devrait réduire ses émissions de 55% d'ici à 2030 et de 100% d'ici à 2035, par rapport à 2021. En ce qui concerne les camionnettes neuves, les objectifs de réduction seraient respectivement de 50% et 100%.

Afin de garantir que les conducteurs puissent recharger ou faire le plein de leurs véhicules sur un réseau fiable dans toute l'Europe, le [règlement révisé](#) sur les infrastructures pour les carburants de substitution exigera des États membres qu'ils augmentent la capacité de recharge en fonction des ventes de voitures à émissions nulles, et qu'ils installent des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes routiers : tous les 60 kilomètres pour la recharge électrique et tous les 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène.

En outre, la proposition :

- supprime, à partir de 2030, la possibilité pour les petits constructeurs (c'est-à-dire ceux qui vendent entre 1000 et 10.000 voitures neuves ou 22.000 camionnettes neuves au cours d'une année civile), de demander une dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques. Les constructeurs responsables de moins de 1000 immatriculations de véhicules neufs par année civile continueraient d'être exemptés;

- oblige la Commission à faire rapport sur les progrès réalisés en matière de mobilité routière à émissions nulles et à évaluer la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter la transition;

- modifie les annexes en vue : i) d'ajuster les méthodes de calcul des objectifs pour l'ensemble du parc automobile de l'UE pour 2030, de fixer les méthodes pour 2035 ainsi que les objectifs annuels d'émissions spécifiques pour chaque constructeur et de supprimer l'application du mécanisme d'incitation spécifique pour accroître la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions (ZLEV) à partir de 2030 et ; ii) d'ajuster les formules de détermination des valeurs requises pour le calcul des objectifs annuels d'émissions spécifiques. Cet ajustement sera effectué afin d'assurer une répartition équitable de la charge de réduction entre les constructeurs de véhicules utilitaires légers et ceux qui fabriquent des véhicules plus lourds de cette catégorie.

Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Jan HUITEMA (Renew, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Mobilité routière zéro-émission d'ici 2035

Les députés soutiennent la proposition de la Commission d'atteindre la mobilité routière zéro-émission d'ici 2035. En vertu de la proposition, les émissions des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE d'ici à 2030 devraient être inférieures de 55% et les émissions des camionnettes neuves devraient être inférieures de 50%. D'ici 2035, les émissions de CO2 des voitures et camionnettes neuves devraient diminuer de 100%, ce qui signifie que tous les nouveaux véhicules auraient des émissions nulles.

Les députés ont soutenu les objectifs proposés pour 2030 et 2035, mais ont augmenté l'objectif de réduction des émissions pour 2025 de 15% à 20%.

Financement ciblé pour la transition juste

Le 31 décembre 2023 au plus tard, la Commission devrait présenter un rapport détaillant la nécessité d'un financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but d'atténuer les répercussions négatives sur l'emploi et les autres incidences économiques dans tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition.

Le rapport serait accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à établir un instrument de financement de l'Union permettant de répondre à ce besoin.

Parmi les mesures proposées par les députés figurent également:

- la suppression du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions («ZLEV») après 2025;
- la réduction progressive de la contribution totale des éco-innovations à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO2 du constructeur (la limite existante de 7g de CO2/km devrait rester inchangée jusqu'en 2024, avant de passer à 5g en 2025, 4g en 2027 et 2g d'ici à la fin 2034);
- des propositions de la Commission, d'ici le 31 décembre 2023, portant sur l'établissement d'exigences minimales en ce qui concerne l'écoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs;
- une méthodologie européenne commune devant être proposée par la Commission, d'ici 2023, pour évaluer les émissions lors du cycle de vie complet des voitures et des camionnettes mises sur le marché de l'UE, ainsi que pour les carburants et l'énergie consommés par ces véhicules;
- un rapport de la Commission sur les progrès effectués vers la mobilité routière à émission totalement nulle d'ici à la fin 2025 - et faisant ensuite l'objet d'un réexamen annuel - qui aborde les répercussions sur les consommateurs et l'emploi, la part des énergies renouvelables ainsi que diverses informations sur le marché des véhicules d'occasion;
- des mesures supplémentaires pour soutenir la demande en voitures particulières et en véhicules utilitaires légers à émission nulle sur le marché de l'Union, notamment en encourageant les entreprises privées à la tête d'un parc automobile d'une certaine taille à passer à une mobilité à émission nulle;
- l'harmonisation des règles de réception par type pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne convertis en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible afin de permettre la réception de séries.

Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes

Le Parlement européen a adopté par 339 voix pour, 249 contre et 24 abstentions, des amendements à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat.

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

Dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», le règlement proposé vise à modifier les normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouvelles voitures et les camionnettes en vue de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union européenne dans le domaine du climat pour 2030 et 2050.

Mobilité routière zéro-émission d'ici 2035

Le Parlement a soutenu la proposition de la Commission d'atteindre la mobilité routière zéro-émission d'ici 2035. En vertu de la proposition, les émissions des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE d'ici à 2030 devraient être inférieures de 55% et les émissions des camionnettes neuves devraient être inférieures de 50%. D'ici 2035, les émissions de CO2 des voitures et camionnettes neuves devraient diminuer de 100%, ce qui signifie que tous les nouveaux véhicules auraient des émissions nulles.

Financement ciblé pour la transition juste

Le 31 décembre 2023 au plus tard, la Commission devrait présenter un rapport détaillant la nécessité d'un financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but d'atténuer les répercussions négatives sur l'emploi et les autres incidences

économiques dans tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition.

Le rapport serait accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à établir un instrument de financement de l'Union permettant de répondre à ce besoin.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

La contribution totale des technologies innovantes à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur pourrait atteindre un maximum de :

- 7 g de Co₂/km²/km jusqu'en 2024;
- 5 g de CO₂/km à partir de 2025;
- 4 g de CO₂/km à partir de 2027;
- 2 g de CO₂/km à partir de 2030 et jusqu'à 2034 inclus.

Écoconception

La Commission devrait faire, d'ici le 31 décembre 2023, des propositions portant sur l'établissement d'exigences minimales en ce qui concerne l'écoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs, y compris en ce qui concerne les exigences d'efficacité énergétique, de durabilité et de réparabilité pour des pièces essentielles telles que les phares, les composants électroniques et les batteries, les exigences minimales pour la récupération des métaux, des plastiques et des matières premières critiques.

Parmi les autres mesures proposées figurent :

- la publication, au plus tard en 2023, d'un rapport présentant une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes mises sur le marché de l'Union, y compris une méthode d'évaluation des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de l'énergie consommés par ces véhicules;
- la possibilité pour les constructeurs, à partir du 1er janvier 2024, de transmettre sur base volontaire, les données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes sur le marché de l'Union aux autorités compétentes et aux États membres, qui les communiqueraient ensuite à la Commission;
- l'adoption par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2023, de dactes délégués afin de compléter le règlement par l'établissement d'une méthodologie pour mesurer et comparer l'efficacité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en fonction de l'électricité qui leur est nécessaire pour parcourir cent kilomètres;
- la présentation par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2024, d'une proposition législative destinée à établir des seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières et les camionnettes à émission nulle mises sur le marché de l'Union;
- un rapport de la Commission sur les progrès effectués vers la mobilité routière à émission totalement nulle d'ici à la fin 2025 - et faisant ensuite l'objet d'un réexamen annuel - qui aborde les répercussions sur les consommateurs et l'emploi, les progrès accomplis dans l'augmentation de la quantité d'énergie renouvelable dans l'Union, les émissions tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs mis sur le marché de l'Union, ainsi que le marché des véhicules d'occasion;
- la présentation par la Commission, au plus tard le 28 février 2023, d'une proposition législative en vue d'augmenter la part des véhicules à émission nulle dans les parcs de véhicules utilitaires légers publics et d'entreprise;
- la prise en compte par les États membres du principe de primauté de l'efficacité énergétique dans leurs décisions politiques, de planification et d'investissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs;
- l'adoption, au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, d'un acte délégué afin d'harmoniser les règles de réception par type pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne convertis en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible afin de permettre la réception de séries.

Transparence				
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	09/12/2021	Euroelectric
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	09/12/2021	Bosch
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	11/01/2022	industriAll European Trade Union
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	Transport & Environment
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	MAHLE International GmbH
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	Iberdrola
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/02/2022	Audi

CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	25/02/2022	Leaseurope
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	29/03/2022	Volkswagen Autoeuropa
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	31/03/2022	ACEA
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	31/03/2022	Stellantis
KONE?NÁ Kate?ina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	TOYOTA MOTOR EUROPE
KONE?NÁ Kate?ina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	Volkswagen Aktiengesellschaft
KONE?NÁ Kate?ina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	ZF Friedrichshafen AG
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	27/04/2022	DENSO International Europe
KONE?NÁ Kate?ina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2022	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	17/05/2022	European Automobile Manufacturers Association
LIMMER Sylvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	23/05/2022	Honda Motor Europe
DANTI Nicola	Membre	22/03/2022	Ferrari	
DANTI Nicola	Membre	30/05/2022	IVECO GROUP N.V.	
KOHUT ?ukasz	Membre	01/06/2022	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych	