# Procedure file

## Informations de base

| | | |
|---|---|---|
| COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)<br>Règlement | 2021/0197(COD) | Procédure terminée |
| Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes<br><br>Modification Règlement 2019/631 2017/0293(COD)<br><br>Sujet<br>2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité<br>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises<br>3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles<br>3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile<br><br>Priorités législatives<br>Déclaration commune 2021<br>Déclaration commune 2022 | | |

## Acteurs principaux

### Parlement européen

| Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | | 17/09/2021 |
| | renew europe. HUITEMA Jan | |
| | Rapporteur(e) fictif/fictive | |
| | epp GIESEKE Jens | |
| | S&D CERDAS Sara | |
| | EICKHOUT Bas | |
| | ID LIMMER Sylvia | |
| | ECR FIOCCHI Pietro | |
| | KONEČNÁ Kateřina | |

| Commission pour avis | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
|---|---|---|
| BUDG Budgets | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| ITRE Industrie, recherche et énergie | | 07/10/2021 |
| | renew europe. RIQUET Dominique | |
| TRAN Transports et tourisme | | 28/04/2022 |

| | | |
|---|---|---|
| | | DELLI Karima |
| Conseil de l'Union européenne<br>Commission européenne<br><br>Comité économique et social européen<br>Comité européen des régions | DG de la Commission<br>Action pour le climat | Commissaire<br>TIMMERMANS Frans |

## 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 | | |
| 01/12/2022 | Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture | PE738.776<br>GEDA/A/(2022)007140 | |
| 14/02/2023 | Résultat du vote au parlement | | |
| 14/02/2023 | Débat en plénière | | |
| 14/02/2023 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T9-0039/2023 | Résumé |
| 28/03/2023 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 19/04/2023 | Signature de l'acte final | | |
| 25/04/2023 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

## 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 | Procédure terminée |
| 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 | |
| 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 |
| Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel | | GEDA/A/(2022)007140 | 16/11/2022 | CSL | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T9-0039/2023 | 14/02/2023 | EP | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | | SP(2023)154 | 12/04/2023 | EC | |
| Projet d'acte final | | 00066/2022/LEX | 19/04/2023 | CSL | |

## Informations complémentaires

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

## Acte final

Règlement 2023/851
JO L 110 25.04.2023, p. 0005 Résumé

# 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 lEurope 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 lobjectif de neutralité climatique de lUE dici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «Ajustement à lobjectif 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 uvre 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 lenvironnement, 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 démissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à lambition accrue de lUnion 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 dici 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 lUE dici à 2030 devraient être inférieures de 55% et les émissions des camionnettes neuves devraient être inférieures de 50%. Dici 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 lobjectif 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 dun financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but datténuer les répercussions négatives sur lemploi 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, dune proposition législative visant à établir un instrument de financement de lUnion permettant de répondre à ce besoin.

Parmi les mesures proposées par les députés figurent également:

- la suppression du mécanisme dincitation 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 dun 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, dici le 31 décembre 2023, portant sur létablissement dexigences minimales en ce qui concerne lécoconception 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 doccasion;

- des mesures supplémentaires pour soutenir la demande en voitures particulières et en véhicules utilitaires légers à émission nulle sur le marché de lUnion, notamment en encourageant les entreprises privées à la tête dun parc automobile dune certaine taille à passer à une mobilité à émission nulle;

- lharmonisation des règles de réception par type pour les véhicules équipés dun 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 démissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à lambition accrue de lUnion en matière de climat.

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

Dans le cadre du paquet «Ajustement à lobjectif 55», le règlement proposé vise à modifier les normes de performance en matière démissions 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 dici 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 lUE dici à 2030 devraient être inférieures de 55% et les émissions des camionnettes neuves devraient être inférieures de 50%. Dici 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 dun financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but datténuer les répercussions négatives sur lemploi 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, dune proposition législative visant à établir un instrument de financement de lUnion 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 dun constructeur pourrait atteindre un maximum de :

- 7 g de Co2/km2/km jusquen 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 jusquà 2034 inclus.

Écoconception

La Commission devrait faire, dici le 31 décembre 2023, des propositions portant sur létablissement dexigences minimales en ce qui concerne lécoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs, y compris en ce qui concerne les exigences defficacité 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, dun rapport présentant une méthodologie commune de lUnion pour lévaluation et lharmonisation 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 lUnion, y compris une méthode dévaluation des émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de lénergie 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 lUnion aux autorités compétentes et aux États membres, qui les communiqueraient ensuite à la Commission;

- ladoption par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2023, dactes délégués afin de compléter le règlement par létablissement dune méthodologie pour mesurer et comparer lefficacité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en fonction de lélectricité qui leur est nécessaire pour parcourir cent kilomètres;

- la présentation par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2024, dune proposition législative destinée à établir des seuils minimaux defficacité énergétique pour les voitures particulières et les camionnettes à émission nulle mises sur le marché de lUnion;

- 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 laugmentation de la quantité dénergie renouvelable dans lUnion, les émissions tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs mis sur le marché de lUnion, ainsi que le marché des véhicules doccasion;

- la présentation par la Commission, au plus tard le 28 février 2023, dune proposition législative en vue daugmenter la part des véhicules à émission nulle dans les parcs de véhicules utilitaires légers publics et dentreprise;

- la prise en compte par les États membres du principe de primauté de lefficacité énergétique dans leurs décisions politiques, de planification et dinvestissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs;

- ladoption, au plus tard six mois après la date dentrée en vigueur du règlement, dun acte délégué afin dharmoniser les règles de réception par type pour les véhicules équipés dun 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 340 voix pour, 279 contre et 21 abstentions, une résolution législative 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 démissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à lambition accrue de lUnion en matière de climat.

Dans le cadre du paquet «Ajustement à lobjectif 55», le règlement proposé vise à modifier les normes de performance en matière démissions 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Neutralité carbone pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers en 2035

La nouvelle législation prévoit de relever les objectifs en matière de réduction des émissions de CO2 pour les voitures neuves et les camionnettes neuves d'ici à 2030, à 55% pour les voitures et à 50% pour les camionnettes. Le Parlement a également approuvé l'introduction d'un objectif de réduction des émissions de CO2 de 100% d'ici à 2035 pour les voitures et camionnettes neuves.

En 2026, la Commission évaluera les progrès en vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de 100% et le besoin de réexaminer ces objectifs en tenant compte des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne les technologies hybrides rechargeables, et de l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité à émission nulle.

Émissions de CO2 tout au long du cycle de vie

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission soumettra au Conseil et au Parlement européen un rapport établissant une méthode commune 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 véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union.

La Commission adoptera également des actes délégués afin de compléter le règlement en établissant une méthode 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 véhicules utilitaires légers.

À partir du 1er juin 2026, les constructeurs pourront, sur une base volontaire, soumettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs.

Dérogation en faveur de certains constructeurs

Les constructeurs responsables de petits volumes de production au cours dune année civile (entre 1.000 et 10.000 voitures neuves ou entre 1.000 et 22.000 camionnettes neuves) pourront bénéficier dune dérogation jusquà fin 2035.

Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques pourra être présentée pour les années allant jusqu'à l'année civile 2028 comprise par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10.000 à 300.000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

Les crédits liés à l'éco?innovation auxquels peut prétendre un constructeur sont actuellement plafonnés à 7 g de CO2/km. Il est prévu d'ajuster ce plafond à la baisse conformément aux niveaux cibles, afin de veiller à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO2 des constructeurs.

La contribution totale des technologies innovantes à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO2 dun constructeur pourra atteindre un maximum de:

- 7 g de Co2/km2/km jusquen 2024;

- 6 g de CO2/km de 2025 jusquen 2029;

- 4 g de CO2/km de 2030 jusquà 2034 inclus.

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

Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1er juin 2023, évaluera la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie en condition d'utilisation réelles peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO2 et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

La Commission i) effectuera un suivi de lécart entre les valeurs limites démission et la consommation réelle de carburant et dénergie, ii) publiera au plus tard le 31 décembre 2026, un rapport établissant une méthode pour la mise en place d'un mécanisme pour adapter les émissions spécifiques moyennes de CO2 du constructeur à partir de 2030 et ii) proposera des mesures de suivi appropriées, telles que des propositions législatives pour mettre en place un tel mécanisme.

Mécanisme dincitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV)

Ce mécanisme pourra être adapté afin de répondre aux tendances de vente attendues. Pour la période allant de 2025 à 2029, la référence ZLEV est fixée à 25% pour la vente de voitures neuves et à 17% pour les camionnettes neuves; à partir de 2030, le mécanisme dincitation cessera de sappliquer.

Rapport d'étape

Au plus tard le 31 décembre 2025, et tous les deux ans par la suite, la Commission soumettra un rapport sur les progrès accomplis vers une mobilité routière à émission nulle. Le rapport examinera :

- les progrès réalisés dans le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires légers, ainsi que les mesures prises au niveau de l'Union, des États membres et à l'échelle locale pour faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émission nulle;

- les progrès réalisés dans l'efficacité énergétique et l'accessibilité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;

- les incidences sur les consommateurs, en particulier sur les ménages à revenus faibles ou moyens, y compris sur les prix de l'électricité;

- une analyse du marché des véhicules d'occasion;

- la contribution potentielle à la réduction de CO2 des mesures supplémentaires destinées à réduire l'âge moyen et donc les émissions du parc des véhicules utilitaires légers;

- les incidences sur l'emploi dans le secteur automobile, en particulier dans les PME, et l'efficacité des mesures visant à soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main?d'uvre.

Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission réexaminera la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant et d'énergie, les émissions de CO2 et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, y compris en conditions réelles. Elle évaluera les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le réexamen sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

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

OBJECTIF : établir des normes de performance plus strictes en matière d'émissions de CO2 pour les voitures et camionnettes neuves.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière démissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à lambition accrue de lUnion en matière de climat.

CONTENU : dans le cadre du paquet «Ajustement à lobjectif 55», le règlement vise à modifier les normes de performance en matière démissions 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. Les nouvelles règles visent à réduire les émissions du transport routier, qui représente la part la plus élevée des émissions provenant des transports, et à inciter lindustrie automobile à passer à une mobilité à zéro émission tout en garantissant une innovation continue dans lindustrie.

Neutralité carbone pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers en 2035

Les nouvelles règles fixent les objectifs suivants :

- une réduction des émissions de CO2 de 55% pour les voitures neuves et de 50% pour les camionnettes neuves entre 2030 et 2034 par rapport aux niveaux de 2021;

- une réduction des émissions de CO2 de 100% tant pour les voitures neuves que pour les camionnettes neuves à partir de 2035.

Un mécanisme dincitation réglementaire pour les véhicules à émission nulle et faible (ZLEV) sappliquera de 2025 à la fin de 2029. Dans le cadre de ce mécanisme, si un constructeur respecte certaines références pour les ventes de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il pourra se voir attribuer des objectifs moins stricts en matière de CO2. La référence ZLEV est fixée à 25% pour la vente de voitures neuves et à 17% pour les camionnettes neuves; à partir de 2030, le mécanisme dincitation cessera de sappliquer.

Carburants de synthèse

Après consultation des parties prenantes, la Commission présentera une proposition concernant limmatriculation après 2035 des véhicules

fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO2 conformément au droit de lUnion, en dehors du champ dapplication des normes applicables aux parcs de véhicules et conformément à lobjectif de neutralité climatique de lUnion.

Émissions de CO2 tout au long du cycle de vie

Une méthode commune de l'UE sera élaborée par la Commission d'ici à 2025, en vue d'évaluer les émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie des voitures et camionnettes mises sur le marché de l'UE, ainsi que les carburants et l'énergie consommés par ces véhicules.

Dérogation en faveur de certains constructeurs

Les constructeurs responsables de petits volumes de production au cours dune année civile (entre 1.000 et 10.000 voitures neuves ou entre 1.000 et 22.000 camionnettes neuves) pourront bénéficier dune dérogation jusquà fin 2035.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

Le règlement prévoit l'abaissement progressif du plafond des crédits d'émission que les constructeurs peuvent recevoir pour les éco innovations qui réduisent de manière vérifiable les émissions de CO2 sur la route, jusqu'à 4 g/km au maximum par an à partir de 2030 jusqu'à la fin de 2034 (fixé actuellement à 7 g/km par an).

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

Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1er juin 2023, évaluera la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie en condition d'utilisation réelles peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO2 et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

Clause de réexamen

Le règlement comporte une clause de réexamen qui prévoit qu'en 2026, la Commission évaluera de manière approfondie les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de réduction des émissions de 100% d'ici à 2035 et la nécessité éventuelle de les réexaminer. Ce réexamen tiendra compte des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne les technologies hybrides rechargeables, et de l'importance d'une transition viable et socialement équitable vers des émissions nulles.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.5.2023.

## Transparence

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| GIESEKE Jens | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 07/12/2022 | CORP AGENCY |
| GIESEKE Jens | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 17/11/2022 | Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe |
| GIESEKE Jens | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 16/11/2022 | MAHLE GmbH |
| HUITEMA Jan | Rapporteur(e) | ENVI | 25/10/2022 | Formula 1 |
| LIMMER Sylvia | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 19/10/2022 | Mazda Motor Logistics Europe N.V.<br>Repsol, S.A. |
| GIESEKE Jens | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 18/10/2022 | Volkswagen |
| LIMMER Sylvia | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 18/10/2022 | Mazda Motor Logistics Europe N.V. |
| EICKHOUT Bas | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 12/10/2022 | Daimler Truck AG<br>Mercedes-Benz Group AG |
| HUITEMA Jan | Rapporteur(e) | ENVI | 05/10/2022 | Formula 1 |
| LIMMER Sylvia | Rapporteur(e) fictif/fictive | ENVI | 05/10/2022 | Fuels Europe |
| BALT Marek Pawe? | Membre | 26/10/2023 | ZF Czestochowa | |
| SOLÍS PÉREZ Susana | Membre | 25/10/2022 | Seat | |
| KOHUT ?ukasz | Membre | 01/06/2022 | Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| DANTI Nicola | Membre | 30/05/2022 | IVECO GROUP N.V. | |
| DANTI Nicola | Membre | 22/03/2022 | Ferrari | |
| CARVALHO Maria da Graça | Membre | 04/02/2022 | eFuel Alliance | |