

# Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 25/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 499 voix pour, 107 contre et 9 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443 /2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

**Objectifs d'émission** : conformément à la proposition de la Commission, le règlement fixerait un objectif, applicable à partir de 2020, de 95 g de CO<sub>2</sub>/km de niveau moyen d'émissions applicable au parc de voitures neuves.

Les députés ont demandé qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les producteurs qui représentent **moins de 1000 voitures particulières neuves par an** soient exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

**Objectifs en matière d'émissions spécifiques** : pour la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, seraient pris en compte:

- 65% en 2012,
- 75% en 2013,
- 80% en 2014,
- 100% de 2015 à 2019,
- 95% en 2020,
- 100% à partir de la fin de 2020.

**Bonifications relatives à l'objectif de 95 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 de CO<sub>2</sub>/km devrait compter pour :

- 2 voitures particulières en 2020,

- 1,67 voitures particulières en 2021,
- 1,33 voitures particulières en 2022,
- 1 voiture particulière à partir de 2023.

**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 ou une combinaison de technologies innovantes (ensemble technologique innovant) serait examinée.

Ces technologies seraient prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir **des résultats vérifiables, reproductibles et comparables**. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourrait atteindre **un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Un constructeur qui demande l'approbation d'une mesure en tant que technologie innovante devrait fournir à la Commission un rapport comprenant un **rapport de vérification** effectué par un organisme agréé et indépendant.

**Évaluation et rapports** : au plus tard le **31 décembre 2015**, la Commission devrait réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques ainsi que les autres aspects du règlement, y compris si un **paramètre de l'utilité** est encore nécessaire et si la masse ou l'empreinte au sol constitue le paramètre de l'utilité le plus durable, afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> relatifs aux voitures particulières neuves pour la période postérieure à 2020.

La Commission devrait présenter les résultats de ce réexamen dans un rapport. Ce rapport devrait comprendre toute proposition de modification du règlement, y compris **l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable pour 2025**, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction automobile et des secteurs liés.

**Nouvelle procédure mondiale d'essai** : un considérant a souligné la nécessité de modifier le «nouveau cycle européen de conduite» actuellement utilisé pour s'assurer qu'il reflète bien les conditions de conduite réelles. **Une procédure d'essai nouvelle**, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible.

Afin de faire en sorte que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> déclarées pour les voitures particulières neuves se rapprochent de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, il est suggéré que **la nouvelle procédure mondiale d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers** (cycle mondial d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers - WLTP) s'applique dès que possible.