

Réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 11/03/2014 - Acte final

OBJECTIF : réduire à l'horizon 2020 les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 333/2014 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 CO₂ des voitures particulières neuves.

CONTENU : le présent règlement modifie 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 CO₂ des voitures particulières neuves**. Les prix élevés des carburants fossiles ont une incidence négative sur la reprise économique, sur la sécurité énergétique et sur le caractère abordable de l'énergie dans l'Union. Par conséquent, l'amélioration de la durabilité des voitures particulières neuves, en réduisant la dépendance vis-à-vis du pétrole, constitue une priorité.

Les principaux éléments de la modification sont les suivants :

Objectif pour 2020 : le règlement établit les conditions auxquelles sont soumis les constructeurs automobiles pour atteindre l'objectif de 2020 relatif aux émissions de CO₂ (**95 g de CO₂/km**) des voitures particulières neuves. L'objectif devra être rempli par chaque constructeur de manière progressive par **80%** des voitures neuves vendues en 2014, cette proportion passant à **95% en 2020** et atteignant **100% à partir de la fin de 2020**.

À partir du 1^{er} janvier 2012, les producteurs qui représentent **moins de 1000 voitures particulières neuves par an** sont exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

Bonifications : le règlement prévoit également, **entre 2020 et 2022**, le recours à des «bonifications», c'est-à-dire des incitations afin que les constructeurs automobiles développent de nouvelles technologies et fabriquent des voitures à faibles niveaux d'émission (moins de 50 g de CO₂/km). Ces bonifications seront **plafonnées à 7,5 g de CO₂/km par constructeur** pour la période de trois ans de 2020 à 2022.

Éco-innovations : à la demande d'un constructeur, il sera tenu compte de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les **technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes**. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourra atteindre **un maximum de 7 g de CO₂/km**.

Ces technologies seront prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des **résultats vérifiables, reproductibles et comparables**. Les constructeurs qui demandent l'approbation d'une mesure en tant que technologie innovante devront fournir à la Commission un rapport comprenant **un rapport de vérification** effectué par un organisme agréé et indépendant.

Procédure d'essai : dans un considérant, il est souligné qu'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 CO₂ déclarées pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs se rapprochent de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, **la procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)** en cours d'élaboration dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe devrait être appliquée dès que possible.

Réexamen : la Commission réexaminera le règlement d'ici la fin de 2015 en vue de fixer des objectifs en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers au-delà de 2020. Le réexamen portera sur les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixés ainsi que sur d'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.

La Commission devra présenter les résultats de ce réexamen dans un rapport. Ce rapport devra 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 08.04.2014.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin notamment de modifier l'annexe II du règlement (CE) n° 443/2009 en ce qui concerne les exigences en matière de données et de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans à compter de 8 avril 2014**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.