

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

2017/0293(COD) - 08/11/2017 - Document de base législatif

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.