

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

2017/0293(COD) - 03/10/2018 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 389 voix pour, 239 contre et 41 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte).

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

Les principaux amendements à la proposition de la Commission adoptés en séance plénière portent sur les points suivants:

Objectif: le règlement proposé viserait à établir des exigences de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) neufs afin d'atteindre les **objectifs climatiques de l'Union** et de respecter ses engagements climatiques au niveau international, d'une manière qui soit compatible avec le bon fonctionnement du marché intérieur.

Objectifs de réduction des émissions: le Parlement a proposé un objectif de réduction des émissions de **40%** de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 pour l'ensemble du parc européen de voitures neuves et de nouvelles camionnettes d'ici 2030 avec un objectif intermédiaire de **20%** d'ici 2025.

Les véhicules à émissions nulles ou faibles devraient représenter **35%** de la part de marché des ventes de nouvelles voitures et camionnettes d'ici 2030, et **20%** d'ici 2025.

Objectifs de réduction supplémentaires: la Commission devrait soumettre une proposition législative au Parlement européen et au Conseil afin de fixer des objectifs de réduction d'émissions supplémentaires pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs **à partir du 1^{er} janvier 2031** en vue de maintenir au moins la trajectoire de réduction des émissions réalisée jusqu'en 2030.

Mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles: les réductions des émissions de CO₂ devraient être réalisées dans des circonstances normales de fonctionnement et d'utilisation des véhicules. Les députés ont donc proposé d'inclure dans le règlement **l'interdiction stricte des dispositifs d'invalidation**.

La conformité au règlement devrait être mesurée, **à compter du 1^{er} janvier 2023**, au moyen d'une procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles. Le Parlement a appelé la Commission à mettre au point la procédure de mesure des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles au moyen de systèmes de mesure portables des émissions et à l'introduire **au plus tard deux ans après la date d'application du règlement**.

Dans l'intervalle, la conformité aux dispositions du règlement devrait être assurée au moyen des données des compteurs de consommation de carburant fournies par les constructeurs et assorties d'une limite fixée pour chaque constructeur en 2021 sous la forme d'un pourcentage d'écart à ne pas dépasser

Primes sur les émissions excédentaires: le Parlement a proposé que les constructeurs dont le taux moyen des émissions de CO₂ dépasse ces objectifs paient une prime au budget de l'UE, qui serait utilisée notamment pour **promouvoir l'acquisition de compétences et la réaffectation des travailleurs** dans le secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions les plus pénalisées par la transition. Les députés ont également plaidé pour un **soutien à la fabrication de batteries** et de cellules de batteries dans l'Union, si possible à proximité des sites de construction de véhicules.

Étiquetage des véhicules: au plus tard le **31 décembre 2019**, la Commission devrait présenter une proposition législative afin de fournir aux consommateurs des informations précises, fiables et comparables sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des véhicules particuliers neufs mis sur le marché. La Commission devrait également évaluer les possibilités d'introduire **une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO₂** pour les véhicules utilitaires légers neufs et, le cas échéant, le cas échéant, présenter une proposition législative à cette fin.

La Commission devrait élaborer, au moyen d'actes délégués, une méthode commune de l'Union pour harmoniser, à partir de 2025, la **communication par les constructeurs des informations** relatives aux émissions tout au long du cycle de vie de tous les types de carburants et systèmes de propulsion de véhicules qu'ils mettent sur le marché. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter un rapport assorti d'une analyse des émissions globales du cycle de vie des véhicules légers neufs dans l'Union.