

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

2017/0293(COD) - 27/03/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 521 voix pour, 63 contre et 34 abstentions, une résolution législative sur 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 position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

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 de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et des objectifs de l'accord de Paris, et afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.

Objectifs de réduction des émissions

Le texte amendé fixe un objectif de réduction des émissions de **37,5%** de la moyenne des objectifs d'émissions de 2021 pour l'ensemble du parc européen de voitures neuves et de **31%** pour les nouvelles camionnettes d'ici 2030 avec un objectif intermédiaire de 15% d'ici 2025.

À compter du 1^{er} janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliqueraient : a) une référence égale à une part de 35% du parc de voitures particulières neuves, et b) une référence égale à une part de 30% du parc de véhicules utilitaires légers neufs.

Les véhicules utilitaires légers à émission nulle ayant une masse de référence supérieure à 2.610 kg ou 2.840 kg seraient comptabilisés, à compter du 1^{er} janvier 2025, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.

Surveillance et communication des émissions moyennes

En vue d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes au niveau de l'Union, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie de ces véhicules mis sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.

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

La Commission devrait surveiller et évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie. En outre, elle devrait collecter régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des camionnettes au moyen de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués, en commençant par les voitures particulières et les camionnettes immatriculés en 2021.

A partir du 1^{er} janvier 2021, les constructeurs ou les autorités nationales devraient mettre à la disposition de la Commission, à intervalles réguliers, les paramètres suivants concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles: i) numéro d'identification du véhicule; ii) carburant et/ou énergie électrique consommés; iii) distance totale parcourue; iv) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite.

Véhicules en service

La Commission serait habilitée à établir et à appliquer une procédure pour vérifier la correspondance entre les émissions de CO₂ des véhicules en service, déterminées conformément à la procédure (WLTP) établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission et les valeurs des émissions de CO₂ inscrites sur les certificats de conformité.

Lors de l'élaboration de cette procédure, une attention particulière devrait être accordée à l'identification de méthodes, y compris l'utilisation de données provenant de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO₂ lors de la procédure d'essai de réception par type.

Transition socialement acceptable et juste

Le texte amendé souligne l'importance de prendre en compte les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Il suggère d'envisager des programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les régions pénalisées, en concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes.

Évaluation et rapport

La Commission devrait évaluer en profondeur, en 2023, l'efficacité du règlement et soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. Dans ce rapport, la Commission devrait examiner, entre autres :

- la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie ;
- le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers;
- la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil;
- la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable;

- la réduction des émissions de CO2 effectivement observée au niveau du parc existant;
- le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
- les retombées du règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus, ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.

La Commission devrait également identifier un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris. Le cas échéant, le rapport sur cet examen devrait être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement.