

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

2017/0293(COD) - 25/04/2019 - Acte final

OBJECTIF : adopter des normes d'émissions de CO₂ plus strictes pour les voitures et les camionnettes en vue de rendre le transport routier plus propre.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011.

CONTENU : le règlement établit 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 des objectifs de l'accord de Paris et d'atteindre l'objectif de l'UE d'une réduction de 30 % des émissions d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 2005) dans les secteurs non couverts par le SEQUE (système d'échange de quotas d'émission).

Objectifs de réduction des émissions

Le règlement vise à faire en sorte qu'à partir de 2030, les nouvelles voitures et les nouvelles camionnettes émettent en moyenne respectivement **37,5 % et 31 % moins de CO₂** par rapport aux niveaux de 2021. Sur la période 2025-2029, les émissions de CO₂ des voitures comme des camionnettes devront diminuer de 15 %. Il s'agit d'objectifs à l'échelle du parc de l'UE. L'effort de réduction des émissions de CO₂ sera réparti entre les constructeurs sur la base de la masse moyenne de leur parc de véhicules.

Des mécanismes d'incitation spécifiques sont prévus en faveur des voitures particulières à émission nulle et à faibles émissions et afin d'inciter les constructeurs à vendre des voitures à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés sur lesquels la pénétration de ce type de véhicules est faible.

À compter du 1^{er} janvier 2025, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 15 % des parcs respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs s'appliquera. À compter du 1^{er} janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliqueront : 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.

Dérogations en faveur de certains constructeurs

Un constructeur pourra introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques dès lors qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves ou 22.000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés.

La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés de dérogations à l'objectif de 95 g de CO₂/km à l'échelle du parc de l'Union garantit que l'effort de réduction des émissions requis desdits constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs par rapport à cet objectif. Le règlement permet à ces constructeurs spécialisés d'obtenir une dérogation également pour les objectifs applicables à partir 2025, jusqu'en 2028.

Dissuader la fraude aux émissions

Les nouvelles règles visent à garantir la fiabilité et la représentativité des données communiquées en ce qui concerne les émissions :

- des règles plus strictes ont été arrêtées aux fins de la transition de l'ancienne procédure d'essai NEDC vers la procédure d'essai WLTP plus précise, qui fournit des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d'utilisation réelles. Une attention particulière sera accordée à l'identification de méthodes 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 ;
- la Commission devra, 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 des voitures particulières et des camionnettes mises sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devra adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives ;
- l'accent sera mis davantage sur la surveillance des émissions en conditions de conduite réelles. La Commission surveillera la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ fondées sur les données fournies par les compteurs de consommation de carburant installés sur les voitures et les camionnettes neuves. Afin de prévenir un accroissement de l'écart en matière d'émissions, la Commission étudiera la possibilité d'élaborer un mécanisme permettant d'ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur à partir de 2030, et elle présentera s'il y a lieu une proposition législative dans ce sens.

Transition socialement équitable

Les conséquences, pour l'emploi en particulier, de la transition opérée dans le secteur automobile seront prises en compte au moyen d'une disposition prévoyant une transition socialement juste et équitable. La Commission envisagera la possibilité d'affecter les recettes générées par les primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou à des programmes pertinents destinés à assurer une transition juste, et elle présentera une proposition législative d'ici 2027 s'il y a lieu.

Évaluation et rapport

La Commission évaluera en profondeur, en 2023, l'efficacité du règlement et soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. Dans ce rapport, la Commission examinera 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;
- 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.

Le rapport sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du règlement, en particulier l'éventuelle révision des objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 et l'introduction d'objectifs de réduction des émissions contraignants pour 2035 et 2040 et au-delà pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.5.2019.

APPLICATION : à partir du 1.1.2020.