

Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes

2021/0197(COD) - 08/06/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 339 voix pour, 249 contre et 24 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat.

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

Dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», le règlement proposé vise à modifier les normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouvelles voitures et les camionnettes en vue de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union européenne dans le domaine du climat pour 2030 et 2050.

Mobilité routière zéro-émission d'ici 2035

Le Parlement a soutenu la proposition de la Commission d'atteindre la mobilité routière zéro-émission d'ici 2035. En vertu de la proposition, les émissions des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE d'ici à 2030 devraient être inférieures de 55% et les émissions des camionnettes neuves devraient être inférieures de 50%. **D'ici 2035, les émissions de CO2 des voitures et camionnettes neuves devraient diminuer de 100%**, ce qui signifie que tous les nouveaux véhicules auraient des émissions nulles.

Financement ciblé pour la transition juste

Le 31 décembre 2023 au plus tard, la Commission devrait présenter un rapport détaillant la nécessité d'un financement ciblé pour assurer une transition juste dans le secteur automobile, dans le but d'atténuer les répercussions négatives sur l'emploi et les autres incidences économiques dans tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées par la transition.

Le rapport serait accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à établir un instrument de financement de l'Union permettant de répondre à ce besoin.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

La contribution totale des technologies innovantes à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO2 d'un constructeur pourrait atteindre un maximum de :

- 7 g de CO2/km à partir de 2024;
- 5 g de CO2/km à partir de 2025;
- 4 g de CO2/km à partir de 2027;
- 2 g de CO2/km à partir de 2030 et jusqu'à 2034 inclus.

Ecoconception

La Commission devrait faire, d'ici le 31 décembre 2023, des propositions portant sur l'établissement d'exigences minimales en ce qui concerne l'écoconception pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs, y compris en ce qui concerne les exigences d'efficacité énergétique, de durabilité et de réparabilité pour des pièces essentielles telles que les phares, les composants électroniques et les batteries, les exigences minimales pour la récupération des métaux, des plastiques et des matières premières critiques.

Parmi les **autres mesures** proposées figurent :

- la publication, au plus tard en 2023, d'un rapport présentant une **méthodologie commune de l'Union** pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes mises sur le marché de l'Union, y compris une méthode d'évaluation des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de l'énergie consommés par ces véhicules;
- la possibilité pour les constructeurs, à partir du 1er janvier 2024, de transmettre sur base volontaire, les données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des camionnettes sur le marché de l'Union aux autorités compétentes et aux États membres, qui les communiqueraient ensuite à la Commission;
- l'adoption par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2023, d'actes délégués afin de compléter le règlement par l'établissement d'une méthodologie pour mesurer et comparer l'efficacité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en fonction de l'électricité qui leur est nécessaire pour parcourir cent kilomètres;
- la présentation par la Commission, au plus tard le 31 décembre 2024, d'une proposition législative destinée à établir des seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières et les camionnettes à émission nulle mises sur le marché de l'Union;
- un **rapport de la Commission** sur les progrès effectués vers la mobilité routière à émission totalement nulle d'ici à la fin 2025 - et faisant ensuite l'objet d'un réexamen annuel - qui aborde les répercussions sur les consommateurs et l'emploi, les progrès accomplis dans l'augmentation de la quantité d'énergie renouvelable dans l'Union, les émissions tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs mis sur le marché de l'Union, ainsi que le marché des véhicules d'occasion;
- la présentation par la Commission, au plus tard le 28 février 2023, d'une proposition législative en vue d'augmenter la part des véhicules à émission nulle dans les parcs de véhicules utilitaires légers publics et d'entreprise;
- la prise en compte par les États membres du principe de primauté de l'efficacité énergétique dans leurs décisions politiques, de planification et d'investissement liées au déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs;
- l'adoption, au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, d'un acte délégué afin d'harmoniser les règles de réception par type pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne convertis en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible afin de permettre la réception de séries.