

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

2021/0197(COD) - 14/02/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 340 voix pour, 279 contre et 21 abstentions, une résolution législative sur 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.

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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Neutralité carbone pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers en 2035

La nouvelle législation prévoit de relever les objectifs en matière de réduction des émissions de CO2 pour les voitures neuves et les camionnettes neuves d'ici à 2030, à **55%** pour les voitures et à **50%** pour les camionnettes. Le Parlement a également approuvé l'introduction d'un objectif de **réduction des émissions de CO2 de 100% d'ici à 2035** pour les voitures et camionnettes neuves.

En 2026, la Commission évaluera les progrès en vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de 100% et le besoin de réexaminer ces objectifs en tenant compte des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne les technologies hybrides rechargeables, et de l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité à émission nulle.

Émissions de CO2 tout au long du cycle de vie

Au plus tard le **31 décembre 2025**, la Commission soumettra au Conseil et au Parlement européen un rapport établissant une méthode commune 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 véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union.

La Commission adoptera également des actes délégués afin de compléter le règlement en établissant une **méthode 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 véhicules utilitaires légers.

À partir du 1er juin 2026, les constructeurs pourront, sur une base volontaire, soumettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs.

Dérogation en faveur de certains constructeurs

Les constructeurs responsables de petits volumes de production au cours d'une année civile (entre 1.000 et 10.000 voitures neuves ou entre 1.000 et 22.000 camionnettes neuves) pourront bénéficier d'une dérogation jusqu'à **fin 2035**.

Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques pourra être présentée pour les années allant jusqu'à l'année civile 2028 comprise par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10.000 à 300.000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

Les crédits liés à l'écoinnovation auxquels peut prétendre un constructeur sont actuellement plafonnés à 7 g de CO₂/km. Il est prévu d'ajuster ce plafond à la baisse conformément aux niveaux cibles, afin de veiller à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs.

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

- **7 g** de CO₂/km²/km jusqu'en 2024;
- **6 g** de CO₂/km de 2025 jusqu'en 2029;
- **4 g** de CO₂/km de 2030 jusqu'à 2034 inclus.

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

Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1er juin 2023, évaluera la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie en condition d'utilisation réelles peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

La Commission i) effectuera un suivi de l'écart entre les valeurs limites d'émission et la consommation réelle de carburant et d'énergie, ii) publiera au plus tard le **31 décembre 2026**, un rapport établissant une **méthode** pour la mise en place d'un mécanisme pour adapter les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur à partir de 2030 et ii) proposera des mesures de suivi appropriées, telles que des propositions législatives pour mettre en place un tel mécanisme.

Mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV)

Ce mécanisme pourra être adapté afin de répondre aux tendances de vente attendues. Pour la période allant de 2025 à 2029, la référence ZLEV est fixée à **25%** pour la vente de voitures neuves et à **17%** pour les camionnettes neuves; à partir de 2030, le mécanisme d'incitation cessera de s'appliquer.

Rapport d'étape

Au plus tard le 31 décembre 2025, et tous les deux ans par la suite, la Commission soumettra un rapport sur les progrès accomplis vers une mobilité routière à émission nulle. Le rapport examinera :

- les progrès réalisés dans le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires légers, ainsi que les mesures prises au niveau de

l'Union, des États membres et à l'échelle locale pour faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émission nulle;

- les progrès réalisés dans l'efficacité énergétique et l'accessibilité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;

- les incidences sur les consommateurs, en particulier sur les ménages à revenus faibles ou moyens, y compris sur les prix de l'électricité;

- une analyse du marché des véhicules d'occasion;

- la contribution potentielle à la réduction de CO₂ des mesures supplémentaires destinées à réduire l'âge moyen et donc les émissions du parc des véhicules utilitaires légers;

- les incidences sur l'emploi dans le secteur automobile, en particulier dans les PME, et l'efficacité des mesures visant à soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main d'œuvre.

Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission réexaminera la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant et d'énergie, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, y compris en conditions réelles. Elle évaluera les options envisageables pour l'introduction d'une **étiquette** de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le réexamen sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.