## Informations de base

| | |
|---|---|
| **2017/0293(COD)**<br><br>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)<br>Règlement | Procédure terminée |
| Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Refonte<br><br>Abrogation Règlement (EC) No 443/2009 2007/0297(COD)<br>Abrogation Règlement (EU) No 510/2011 2009/0173(COD)<br>Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD)<br>Modification 2021/0197(COD)<br>Modification 2025/0070(COD)<br><br>**Subject**<br><br>2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité<br>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises<br>3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles<br>3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile | |

## Acteurs principaux

Parlement européen

| Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire | DALLI Miriam (S&D) | 16/01/2018 |
| | Rapporteur(e) fictif/fictive<br><br>GIESEKE Jens (PPE)<br><br>PROCTER John (ECR)<br><br>TORVALDS Nils (ALDE)<br><br>KONEČNÁ Kateřina (GUE/NGL)<br><br>HARMS Rebecca (Verts/ALE)<br><br>EVI Eleonora (EFDD) | |

| Commission pour avis | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
|---|---|---|
| ITRE Industrie, recherche et énergie | DALUNDE Jakop G. (Verts/ALE) | 29/01/2018 |
| IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | TRAN Transports et tourisme | DELLI Karima (Verts/ALE) | 16/01/2018 |

| Commission pour avis sur la technique de la refonte | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
|---|---|---|
| JURI Affaires juridiques | | |

Conseil de l'Union européenne

| Formation du Conseil | Réunions | Date |
|---|---|---|
| Agriculture et pêche | 3686 | 2019-04-15 |
| Environnement | 3627 | 2018-06-25 |
| Environnement | 3640 | 2018-10-09 |

Commission européenne

| DG de la Commission | Commissaire |
|---|---|
| Action pour le climat | ARIAS CAÑETE Miguel |

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

**Evénements clés**

| Date | Evénement | Référence | Résumé |
|---|---|---|---|
| 08/11/2017 | Publication de la proposition législative | COM(2017)0676 | Résumé |
| 05/02/2018 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 25/06/2018 | Débat au Conseil | | |
| 10/09/2018 | Vote en commission,1ère lecture | | |
| 18/09/2018 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A8-0287/2018 | Résumé |
| 02/10/2018 | Débat en plénière | | |
| 03/10/2018 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T8-0370/2018 | Résumé |
| 03/10/2018 | Résultat du vote au parlement | | |
| 03/10/2018 | Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles | | |
| 22/01/2019 | Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture | PE633.039<br>GEDA/A/(2019)000592 | |
| 26/03/2019 | Débat en plénière | | |
| 27/03/2019 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T8-0304/2019 | Résumé |
| | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 27/03/2019 | Résultat du vote au parlement | | |
| 15/04/2019 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 17/04/2019 | Signature de l'acte final | | |
| 17/04/2019 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 25/04/2019 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

## Informations techniques

| | |
|---|---|
| **Référence de la procédure** | 2017/0293(COD) |
| **Type de procédure** | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| **Sous-type de procédure** | Refonte |
| **Instrument législatif** | Règlement |
| **Modifications et abrogations** | Abrogation Règlement (EC) No 443/2009 2007/0297(COD)<br>Abrogation Règlement (EU) No 510/2011 2009/0173(COD)<br>Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD)<br>Modification 2021/0197(COD)<br>Modification 2025/0070(COD) |
| **Base juridique** | Règlement du Parlement EP 61<br>Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1 |
| **Consultation obligatoire d'autres institutions** | Comité économique et social européen<br>Comité européen des régions |
| **État de la procédure** | Procédure terminée |
| **Dossier de la commission** | ENVI/8/11624 |

## Portail de documentation

**Parlement Européen**

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| Projet de rapport de la commission | | PE618.098 | 06/04/2018 | |
| Projet de rapport de la commission | | PE619.135 | 16/04/2018 | |
| Amendements déposés en commission | | PE622.229 | 29/05/2018 | |
| Amendements déposés en commission | | PE622.230 | 29/05/2018 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A8-0287/2018 | 18/09/2018 | Résumé |
| Avis de la commission | TRAN | PE619.220 | 18/09/2018 | |
| Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique | | T8-0370/2018 | 03/10/2018 | Résumé |
| Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles | | PE633.039 | 16/01/2019 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T8-0304/2019 | 27/03/2019 | Résumé |

**Conseil de l'Union**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel | GEDA/A/(2019)000592 | 16/01/2019 | |
| Projet d'acte final | 00006/2019/LEX | 17/04/2019 | |

**Commission Européenne**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|
| Document de base législatif | COM(2017)0676 | 08/11/2017 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SWD(2017)0650 | 09/11/2017 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2017)0651 | 09/11/2017 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2019)437 | 30/07/2019 | |
| Document de suivi | COM(2024)0122 | 18/03/2024 | |
| Document de suivi | SWD(2024)0059 | 18/03/2024 | |

**Parlements nationaux**

| Type de document | Parlement /Chambre | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| Contribution | CZ_CHAMBER | COM(2017)0676 | 27/02/2018 | |
| Contribution | ES_PARLIAMENT | COM(2017)0676 | 05/03/2018 | |
| Contribution | PT_PARLIAMENT | COM(2017)0676 | 22/03/2018 | |
| Contribution | RO_SENATE | COM(2017)0676 | 28/03/2018 | |
| Contribution | CZ_SENATE | COM(2017)0676 | 30/04/2018 | |
| Contribution | FR_ASSEMBLY | COM(2017)0676 | 28/06/2018 | |

**Autres Institutions et organes**

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES5269/2017 | 14/02/2018 | |

**Informations complémentaires**

| Source | Document | Date |
|---|---|---|
| Parlement européen | Briefing | |
| Commission européenne | EUR-Lex | |

| Acte final | |
|---|---|
| Règlement 2019/0631<br>JO L 111 25.04.2019, p. 0013 | Résumé |

| Actes délégués | |
|---|---|
| **Référence** | **Sujet** |
| 2019/2908(DEA) | Examination of delegated act |
| 2020/2834(DEA) | Examination of delegated act |
| 2020/2755(DEA) | Examination of delegated act |
| 2021/2858(DEA) | Examination of delegated act |
| 2023/2731(DEA) | Examination of delegated act |
| 2024/3004(DEA) | Examination of delegated act |
| 2023/2895(DEA) | Examination of delegated act |
| 2023/2845(DEA) | Examination of delegated act |

# 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) nº 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 1er 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 1er 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 1er 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.

# 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 SEQE (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 1er 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 1er 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.

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

2017/0293(COD) - 08/11/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: fixer de nouveaux objectifs pour les émissions de $CO_2$ de l'ensemble de la flotte européenne de nouvelles voitures particulières et véhicules utilitaires légers (camionnettes) applicables à partir de 2025 et 2030.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide selon la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: suite à l'Accord de Paris, la communauté internationale s'est engagée à évoluer vers une économie sobre en carbone. Jusqu'à présent, les normes de réduction des émissions de $CO_2$ pour les voitures et les camionnettes mises en place en Europe ont représenté un outil fondamental pour promouvoir l'innovation et les investissements dans les technologies à faible émission de carbone. Cependant, en l'absence de normes plus strictes pour la période au-delà de 2020, l'UE risque de perdre son avance technologique dans ce domaine.

Les normes actuelles d'émission de $CO_2$ pour les voitures et les camionnettes jusqu'en 2020/21 ont contribué à réduire considérablement les émissions de $CO_2$ des véhicules utilitaires légers. Cependant, avec les politiques actuellement mises en œuvre, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ne devraient pas diminuer suffisamment pour atteindre l'objectif de 2030 de réduction des émissions d'au moins 40% par rapport à 1990.

Cette proposition fait partie d'un **paquet «mobilité» plus large** qui inclut des mesures portant sur la demande et l'offre de véhicules à faibles émissions utilisant des carburants alternatifs par le biais des **propositions de modification** de la directive 2009/33/CE sur les véhicules propres, de la directive 92 /106/CEE relative aux transports combinés et du règlement (CE) n° 1073/2009 sur les services de transport de voyageurs par autocar.

ANALYSE D'IMPACT: les options stratégiques ont été regroupées en cinq éléments clés. Les options préférées dans ces groupes sont les suivantes:

1. **objectifs en matière d'émissions de $CO_2$**: fixation de nouveaux objectifs en matière de $CO_2$ pour l'ensemble de la flotte de l'UE équivalents à une **réduction de 30% en 2030 par rapport aux objectifs de 2021**, tant pour les voitures que pour les camionnettes;
2. **répartition de l'effort entre les constructeurs à partir de 2025**;
3. **incitations pour les véhicules à faible émission et à émission nulle** (LEV/ZEV): utilisation d'un système de crédit par lequel un fabricant dépassant un certain niveau de référence de ZEV/LEV serait récompensé en obtenant un objectif de $CO_2$ moins strict;
4. **éléments pour une mise en œuvre rentable**: maintien des dispositions en matière d'éco-innovation, ainsi que des dispositions relatives au «pooling» pour les constructeurs indépendants et aux dérogations;
5. **renforcement de la gouvernance**: permettre à la Commission i) la collecte, la publication et le suivi des données de consommation de carburant réelles et ii) de corriger les valeurs d'émission de $CO_2$ en cas d'écarts détectés grâce à une meilleure surveillance du marché.

CONTENU: la présente proposition vise à **fixer des objectifs de réduction des émissions de CO2 pour les véhicules légers neufs à l'horizon 2030**, associés à un mécanisme d'incitation spécifique visant à accroître la part des véhicules à émissions nulles/faibles. Plus précisément, elle vise à adresser un signal clair afin de permettre à l'industrie de **poursuivre les investissements**, de stimuler l'emploi, l'innovation et la compétitivité.

Concrètement, la révision proposée:

- spécifie les objectifs d'émissions de $CO_2$ de la flotte de l'UE applicables aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs **à partir de 2020, 2025 et 2030**. Le règlement abrogerait les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 et s'appliquerait à partir de 2020. Afin d'assurer une transition cohérente vers un nouvel objectif intermédiaire d'émissions à partir de 2025, la proposition inclut les objectifs imposant déjà aux constructeurs une moyenne de 95 g/km à l'horizon 2020 pour les voitures particulières et de 147g/km pour les camionnettes, ainsi que de nouveaux objectifs pour 2025 et 2030. **À partir de 2021**, les objectifs d'émissions spécifiques seraient basés sur la **nouvelle procédure d'essai des émissions**, la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures* - WLTP);
- **définit les catégories de véhicules entrant dans le champ d'application** du règlement par référence à la législation relative à la réception par type des véhicules. Il précise également que l'exemption *de minimis* applicable aux petits constructeurs (moins de 1.000 véhicules neufs immatriculés par an) ne devrait pas s'appliquer lorsqu'un constructeur bénéficiant d'une telle exemption demande néanmoins une dérogation;
- énonce l'obligation générale pour un fabricant de s'assurer que les émissions moyennes de $CO_2$ de sa flotte de véhicules nouvellement immatriculés au cours d'une année civile **ne dépassent pas son objectif annuel d'émissions spécifiques**. Des objectifs spécifiques sont définis dans la proposition. **À partir de 2025**, l'objectif d'émissions spécifiques pour un fabricant devrait être calculé en tenant compte de la **part des véhicules à zéro émission et à faible émission** dans la flotte du constructeur;
- établit la formule de calcul des pénalités financières dans le cas où un fabricant dépasse son objectif. La prime d'émission excédentaire existant est maintenue, c'est-à-**dire 95 euros/ g $CO_2$/ km**;
- maintient la possibilité pour **les constructeurs de petits volumes** (entre 1.000 et 10.000 immatriculations de voitures et entre 1.000 et 22.000 immatriculations de camionnettes) de demander une **dérogation** à leurs objectifs d'émissions spécifiques;
- donne à la Commission les moyens de **surveiller et d'évaluer la représentativité réelle du processus WLTP** et de veiller à ce que le public soit informé;
- clarifie le processus d'ajustement de la valeur de la masse de référence pour garantir que les objectifs d'émissions spécifiques continuent de refléter l'objectif global de la flotte de l'UE;
- prévoit l'obligation pour la Commission de fournir un **rapport en 2024** sur l'efficacité du règlement, accompagné le cas échéant d'une proposition.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'interprétation des critères d'éligibilité aux dérogations, le contenu des demandes, le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de $CO_2$.

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

2017/0293(COD) - 18/09/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Miriam DALLI (S&D, MT) 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) nº 715/2007.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen adopte sa position en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission.

**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 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 à l'échelle du parc de l'UE**:

- **à partir du 1er janvier 2025**: un objectif égal à une **réduction de 20 %** de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 s'appliquerait au parc de véhicules particuliers neufs et au parc de véhicules utilitaires légers neufs. Les constructeurs devraient également garantir que les véhicules à émissions nulles ou faibles représentent **20% de la part de marché des ventes** de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2025.
- **à partir du 1er janvier 2030**: un objectif de **réduction de 45 %** (contre 30 % selon la proposition de la Commission) de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021 pour l'ensemble de la flotte de l'UE s'appliquerait au parc de véhicules particuliers neufs et au parc de véhicules commerciaux légers neufs. Les véhicules à émissions nulles ou faibles devraient représenter **40% de la part de marché des ventes** de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2030.

Le règlement s'appliquerait aux **véhicules à carburant de substitution d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg mais ne dépassant pas 4.250 kg**, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3.500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression.

**Valeurs de consommation de carburant réalistes**: les consommateurs ont besoin de valeurs de consommation de carburant réalistes afin de prendre des décisions d'achat éclairées. Ces informations contribueraient à faire renaître la confiance des consommateurs. L'écart croissant entre les chiffres officiels fournis lors de la réception par type et les émissions de CO2 en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières neuves fait craindre une réduction de l'efficacité de la réglementation actuelle en matière d'émissions de CO2 et dont il faudrait immédiatement tenir compte pour les réglementations post 2020.

Bien que, par rapport au nouveau cycle de conduite européen (NEDC), l'introduction de la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP) devrait permettre de réduire l'écart entre les valeurs des émissions de CO2 déclarées et les émissions réelles des véhicules, cet écart persistera néanmoins. Les députés estiment donc essentiel de poursuivre les efforts visant à mettre au point et à établir **des tests à effectuer en laboratoire qui reflètent le mieux possible la réalité** en mesurant la consommation d'énergie et les émissions réelles dans des conditions de conduite réelles. À cette fin, la Commission devrait **inclure ces essais dans le cadre réglementaire dès qu'ils auront été mis au point.**

Dans l'intervalle, et jusqu'à ce que l'essai en conditions d'utilisation réelles entre en vigueur et devienne applicable, la conformité devrait être assurée en mesurant les émissions de CO2 sur la base des **données fournies par le compteur de consommation d'essence** des véhicules que les constructeurs communiqueraient conjointement avec une limite maximale, à fixer.

**Normes de précision**: en l'absence de normes appropriées concernant la précision du matériel de mesure de la consommation de carburant installé à bord, la Commission devrait demander un accord sur les normes techniques et intègre ces normes au droit de l'Union au plus tard le 1er janvier 2020.

**Primes**: les députés ont 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 **le recyclage et le redéploiement des travailleurs** affectés par les changements dans le secteur automobile.

**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 un **label** relatif à la consommation de carburant et aux émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires légers neufs et, le cas échéant, présente une proposition législative à cette fin.

**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 1er janvier 2031** en vue de maintenir au moins la trajectoire de réduction des émissions réalisée jusqu'en 2030.

**Rapports et actes délégués**: à partir du 1er janvier 2025, les constructeurs devraient **communiquer à la Commission**, sur la base d'une méthodologie harmonisée de l'Union, les émissions de CO2 sur le cycle de vie de toutes les voitures particulières et véhicules utilitaires légers neufs qu'ils mettent sur le marché à compter de cette date. À cette fin, la Commission adopterait, **au plus tard le 31 décembre 2022**, des actes délégués afin de compléter le règlement en précisant les modalités d'application relatives aux procédures de déclaration des émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie des carburants des véhicules enregistrés sur le marché de l'Union.

Au plus tard le **31 décembre 2026**, la Commission présenterait au Parlement européen et au Conseil un rapport contenant une analyse des émissions globales sur le cycle de vie des véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union, y compris une analyse des options concernant d'éventuelles mesures

réglementaires, afin de mieux orienter les efforts politiques futurs pour réduire les émissions dans ce secteur. Cette analyse devrait être rendue publique.

# 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 CO 2 des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) nº 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 1er 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 1er 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 et, 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.