Informations de base

2021/0197(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Normes d'émissions de CO2 pour les voitures et les camionnettes Modification Règlement 2019/631 2017/0293(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile **Priorités législatives** Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	HUITEMA Jan (Renew)	17/09/2021
	Rapporteur(e) fictif/fictive GIESEKE Jens (EPP) CERDAS Sara (S&D) EICKHOUT Bas (Greens /EFA) FIOCCHI Pietro (ECR) LIMMER Sylvia (ID) KONEČNÁ Kateřina (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	RIQUET Dominique (Renew)	07/10/2021
TRAN Transports et tourisme	DELLI Karima (Greens/EFA)	28/04/2022

Conseil de l'Union européenne	
Commission européenne	DG de la Commission: Action pour le climat — Commissaire: TIMMERMANS Frans
Comité économique et social européen	
Comité européen des régions	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0556	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/05/2022	Vote en commission,1ère lecture		
18/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0150/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0234/2022	Résumé
08/06/2022	Résultat du vote au parlement		
08/06/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
01/12/2022	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE738.776 GEDA/A/(2022)007140	
14/02/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0039/2023	Résumé
14/02/2023	Résultat du vote au parlement		
14/02/2023	Débat en plénière		
28/03/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
19/04/2023	Signature de l'acte final		
25/04/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2021/0197(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement 2019/631 2017/0293(COD)

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/9/06911

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE697.678	08/12/2021	
Amendements déposés en commission		PE704.659	02/02/2022	
Amendements déposés en commission		PE704.795	11/02/2022	
Avis de la commission	ITRE	PE703.089	29/04/2022	
Avis de la commission	TRAN	PE699.331	02/05/2022	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0150/2022	18/05/2022	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0234/2022	08/06/2022	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE738.776	16/11/2022	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0039/2023	14/02/2023	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2022)007140	16/11/2022	
Projet d'acte final	00066/2022/LEX	19/04/2023	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2021)0556	14/07/2021	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2021)0556	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0188	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0613	14/07/2021	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0614	14/07/2021	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)154	12/04/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2021)0556	04/11/2021	
Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0188	04/11/2021	
Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0613	04/11/2021	
Contribution	ES_PARLIAMENT	SWD(2021)0614	04/11/2021	
Contribution	PL_SENATE	COM(2021)0556	30/11/2021	
Avis motivé	IE_SENATE	PE700.510	03/12/2021	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES4839/2021	19/01/2022	
CofR	Comité des régions: avis	CDR4913/2021	27/01/2022	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlement européen	Briefing	10/02/2022
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	07/12/2022	CORP AGENCY
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	17/11/2022	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	16/11/2022	MAHLE GmbH
HUITEMA Jan	Rapporteur(e)	ENVI	25/10/2022	Formula 1
LIMMER Sylvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/10/2022	Mazda Motor Logistics Europe N.V. Repsol, S.A.
LIMMER Sylvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	18/10/2022	Mazda Motor Logistics Europe N.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	18/10/2022	Volkswagen
EICKHOUT Bas	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/10/2022	Daimler Truck AG Mercedes-Benz Group AG

HUITEMA Jan	Rapporteur(e)	ENVI	05/10/2022	Formula 1
LIMMER Sylvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	05/10/2022	Fuels Europe
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	14/09/2022	Formula 1
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	14/09/2022	Fuels Europe
ARIMONT Pascal	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	12/09/2022	eFuel Alliance
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	07/09/2022	Infinium
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	06/09/2022	eFuel alliance
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	02/09/2022	COMpublics Retrofit Mobility Europe
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/07/2022	Mazda
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	04/07/2022	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	02/06/2022	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. European Association Automotive Suppliers eFuel Alliance
LIMMER Sylvia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	23/05/2022	Honda Motor Europe
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	17/05/2022	European Automobile Manufacturers Association
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	16/05/2022	Honda Motor Europe
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2022	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	03/05/2022	Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/04/2022	SME United Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe ZF Group VDA Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V. Rosa-Luxemburg-Stiftung Arbeitgeberverband Gesamtmetall e.V. Brüssel IG BCE IG Metall
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	27/04/2022	DENSO International Europe
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	26/04/2022	Mazda Motor Europe
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	TOYOTA MOTOR EUROPE
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	Volkswagen Aktiengesellschaft
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/04/2022	ZF Friedrichshafen AG
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	31/03/2022	ACEA
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	31/03/2022	Stellantis
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	29/03/2022	Volkswagen Autoeuropa
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	29/03/2022	eFuel Alliance Iveco Group
				eFuel Alliance

GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	23/03/2022	ExxonMobil ADAC Neste Hellenic Petroleum Mahle ENI Siemens Energy
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/03/2022	Bosch MAHLE ZF Group
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	16/03/2022	NGVA Europe Frontier Economics Mazda Motor Europe R&D Iveco Group N.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	09/03/2022	Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	08/03/2022	Ständige Vertretung Polens bei der EU
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	08/03/2022	FuelsEurope
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	25/02/2022	Leaseurope
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/02/2022	VDA
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/02/2022	Audi
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/02/2022	AUDI
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/02/2022	Fédération Internationale de Motorcyclisme (FIM) FIPRA
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	28/01/2022	Ständige Vertretung Finnlands bei der EU
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	Transport & Environment
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	MAHLE International GmbH
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	Iberdrola
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	12/01/2022	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	11/01/2022	industriAll European Trade Union
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	11/01/2022	BMW Group
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	09/12/2021	Euroelectric
CERDAS Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	09/12/2021	Bosch

Autres membres

Transparence		
Nom	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
WÖLKEN Tiemo	25/09/2025	FuelsEurope
WÖLKEN Tiemo	24/09/2025	MAHLE International GmbH Robert Bosch GmbH ZF Friedrichshafen AG
BALT Marek Paweł	26/10/2023	ZF Czestochowa

SOLÍS PÉREZ Susana	25/10/2022	Seat
KOHUT Łukasz	01/06/2022	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
DANTI Nicola	30/05/2022	IVECO GROUP N.V.
DANTI Nicola	22/03/2022	Ferrari
CARVALHO Maria da Graça	04/02/2022	eFuel Alliance

Acte final	
Règlement 2023/0851 JO L 110 25.04.2023, p. 0005	Résumé

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

2021/0197(COD) - 25/04/2023 - Acte final

OBJECTIF : établir des normes de performance plus strictes en matière d'émissions de CO2 pour les voitures et camionnettes neuves.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2023/851 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.

CONTENU : dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», le règlement 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. Les nouvelles règles visent à réduire les émissions du transport routier, qui représente la part la plus élevée des émissions provenant des transports, et à inciter l'industrie automobile à passer à une mobilité à zéro émission tout en garantissant une innovation continue dans l' industrie.

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

Les nouvelles règles fixent les objectifs suivants :

- une réduction des émissions de CO2 de **55%** pour les voitures neuves et de **50%** pour les camionnettes neuves entre 2030 et 2034 par rapport aux niveaux de 2021;

- une réduction des émissions de CO2 de **100%** tant pour les voitures neuves que pour les camionnettes neuves **à partir de 2035.**

Un **mécanisme d'incitation réglementaire pour les véhicules à émission nulle et faible (ZLEV)** s'appliquera de 2025 à la fin de 2029. Dans le cadre de ce mécanisme, si un constructeur respecte certaines références pour les ventes de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il pourra se voir attribuer des objectifs moins stricts en matière de CO2. 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.

Carburants de synthèse

Après consultation des parties prenantes, la Commission présentera une proposition concernant l'immatriculation après 2035 des véhicules fonctionnant exclusivement avec des **carburants neutres en CO2** conformément au droit de l'Union, en dehors du champ d'application des normes applicables aux parcs de véhicules et conformément à l'objectif de neutralité climatique de l'Union.

Émissions de CO2 tout au long du cycle de vie

Une méthode commune de l'UE sera élaborée par la Commission d'ici à 2025, en vue d'évaluer les émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie des voitures et camionnettes mises sur le marché de l'UE, ainsi que les carburants et l'énergie consommés par ces véhicules.

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.

Réduction progressive du plafond pour l'éco-innovation

Le règlement prévoit l'abaissement progressif du plafond des crédits d'émission que les constructeurs peuvent recevoir pour les éco innovations qui réduisent de manière vérifiable les émissions de CO2 sur la route, jusqu'à 4 g/km au maximum par an à partir de 2030 jusqu'à la fin de 2034 (fixé actuellement à 7 g/km par an).

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.

Clause de réexamen

Le règlement comporte une clause de réexamen qui prévoit qu'en 2026, la Commission évaluera de manière approfondie les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de réduction des émissions de 100% d'ici à 2035 et la nécessité éventuelle de les réexaminer. Ce réexamen tiendra compte des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne les technologies hybrides rechargeables, et de l'importance d'une transition viable et socialement équitable vers des émissions nulles.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15.5.2023.

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

2021/0197(COD) - 14/07/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le règlement (UE) 2019/631 en vue de renforcer les normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et les camionnettes, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : le transport est le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont en hausse. Les émissions de GES du transport routier ne font pas exception. Elles représentent près de 20% des émissions totales de GES de l'UE et ont considérablement augmenté depuis 1990. La qualité de l'air continue d'être affectée par le trafic et les encombrements, ce qui a conduit un nombre croissant de villes à introduire des zones à émissions faibles ou nulles restreignant l'accès local aux véhicules à moteur à combustion interne et certains États membres à annoncer la suppression progressive des ventes de voitures à moteur à combustion interne.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La «loi européenne sur le climat» a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «**Ajustement à l'objectif 55**» de sorte à permettre à l'Union de **réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990**. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

CONTENU : avec cette proposition, la Commission entend contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE afin d'atteindre l'objectif actualisé pour 2030 et la neutralité climatique d'ici 2050 en fixant des **normes de performance renforcées en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières et les camionnettes**.

La proposition devrait permettre de réduire les émissions de CO2 des véhicules légers, de procurer des avantages aux consommateurs en termes de qualité de l'air et d'économies d'énergie, et de stimuler l'innovation dans le domaine de la mobilité à émissions nulles pour maintenir la primauté de l'industrie de l'UE dans le domaine de la technologie automobile, ainsi que pour stimuler l'emploi dans les nouvelles technologies.

Une combinaison de mesures est nécessaire pour lutter contre l'augmentation des émissions du transport routier, en complément du système d'échange de quotas d'émission. Le renforcement des normes d'émission de CO2 pour les voitures et les camionnettes devrait accélérer la transition vers une mobilité sans émissions.

En vertu de la proposition, le parc de voitures nouvellement immatriculées devrait réduire ses émissions **de 55% d'ici à 2030 et de 100% d'ici à 2035**, par rapport à 2021. En ce qui concerne les camionnettes neuves, les objectifs de réduction seraient respectivement **de 50% et 100%.**

Afin de garantir que les conducteurs puissent recharger ou faire le plein de leurs véhicules sur un réseau fiable dans toute l'Europe, le règlement révisé sur les infrastructures pour les carburants de substitution exigera des États membres qu'ils augmentent la capacité de recharge en fonction des ventes de voitures à émissions nulles, et qu'ils installent des points de recharge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes routiers : tous les 60 kilomètres pour la recharge électrique et tous les 150 kilomètres pour le ravitaillement en hydrogène.

En outre, la proposition :

- supprime, à partir de 2030, la possibilité pour les petits constructeurs (c'est-à-dire ceux qui vendent entre 1000 et 10.000 voitures neuves ou 22.000 camionnettes neuves au cours d'une année civile), de demander une dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques. Les constructeurs responsables de moins de 1000 immatriculations de véhicules neufs par année civile continueraient d'être exemptés;

- oblige la Commission à faire rapport sur les progrès réalisés en matière de mobilité routière à émissions nulles et à évaluer la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter la transition;

- modifie les annexes en vue : i) d'ajuster les méthodes de calcul des objectifs pour l'ensemble du parc automobile de l'UE pour 2030, de fixer les méthodes pour 2035 ainsi que les objectifs annuels d'émissions spécifiques pour chaque constructeur et de supprimer l'application du mécanisme d'incitation spécifique pour accroître la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions (ZLEV) à partir de 2030 et ; ii) d'ajuster les formules de détermination des valeurs requises pour le calcul des objectifs annuels d'émissions spécifiques. Cet ajustement sera effectué afin d'assurer une répartition équitable de la charge de réduction entre les constructeurs de véhicules utilitaires légers et ceux qui fabriquent des véhicules plus lourds de cette catégorie.

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 maind'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.

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

2021/0197(COD) - 18/05/2022 - 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 Jan HUITEMA (Renew, NL) 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.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Mobilité routière zéro-émission d'ici 2035

Les députés soutiennent 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.

Les députés ont soutenu les objectifs proposés pour 2030 et 2035, mais ont augmenté l'objectif de réduction des émissions pour 2025 de **15% à 20%.**

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.

Parmi les mesures proposées par les députés figurent également:

- la **suppression** du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions («ZLEV») après 2025;

- la **réduction progressive de la contribution totale des éco-innovations** à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO2 d'un constructeur (la limite existante de 7g de CO2/km devrait rester inchangée jusqu'en 2024, avant de passer à 5g en 2025, 4g en 2027 et 2g d'ici à la fin 2034);

- des propositions de la Commission, d'ici le 31 décembre 2023, 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;

- une **méthodologie européenne commune** devant être proposée par la Commission, d'ici 2023, pour évaluer les émissions lors du cycle de vie complet des voitures et des camionnettes mises sur le marché de l'UE, ainsi que pour les carburants et l'énergie consommés par ces véhicules;

- 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, la part des énergies renouvelables ainsi que diverses informations sur le marché des véhicules d'occasion;

- des **mesures supplémentaires** pour soutenir la demande en voitures particulières et en véhicules utilitaires légers à émission nulle sur le marché de l'Union, notamment en encourageant les entreprises privées à la tête d'un parc automobile d'une certaine taille à passer à une mobilité à émission nulle;

- l'harmonisation des 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.

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/km2/km jusqu'en 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.

Écoconception

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.