



TRANSPORTS/ VOITURES PARTICULIERES



**Modalités pour atteindre l'objectif 2020
en matière de réduction des émissions de CO₂
des voitures particulières neuves**

**(Modification du règlement (CE) n° 443/2009 établissant
des normes de réduction des émissions de CO₂
pour les voitures particulières neuves)**

**Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen
et du Conseil du 11 mars 2014
JOUE L 103 du 5 avril 2014**

En application du règlement (CE) n° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières (VP) neuves (*article 13 - voir encadré ci-dessous*), le règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 a été adopté (JOUE L 103 du 5 avril 2014). Il vient modifier le règlement de base (n° 443/2009) en vue de définir les modalités pour atteindre l'objectif de réduction des émissions spécifiques des VP neuves fixé pour 2020.

Contexte

Le règlement (CE) n° 443/2009 du 23 avril 2009¹ établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières (VP) neuves, notamment pour atteindre l'objectif global de l'UE, à savoir un niveau moyen d'émissions spécifiques des VP neuves vendues dans l'UE de 120 g CO₂/km.

Le règlement fixe à 130 g CO₂/km le niveau moyen d'émissions spécifiques des VP neuves, à atteindre en améliorant la technologie des moteurs. La mise en œuvre de cet objectif est progressive : les constructeurs devront atteindre cet objectif pour 65% des VP qu'ils produisent en 2012, pour 75% en 2013, pour 80% en 2014 et pour la totalité en 2015.

Depuis le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de VP doit s'assurer que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I. Celle-ci définit une formule pour calculer les émissions spécifiques de CO₂.

Depuis le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres sont tenus de recueillir les données sur les VP neuves immatriculées sur leur territoire (dont les émissions spécifiques de CO₂) et ce, conformément aux prescriptions établies à l'annexe II, partie A. Au plus tard le 28 février de chaque année depuis 2011, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les VP neuves). Les données doivent être transmises selon le format défini à l'annexe II, partie C.

Le règlement est complété par des mesures complémentaires visant à réaliser une réduction supplémentaire de 10 g CO₂/km. Cette réduction est à atteindre en apportant des améliorations technologiques sur les équipements automobiles ayant un impact sur la consommation du carburant (pneumatiques, climatisation, biocarburants, etc.). Ces mesures s'inscrivent dans le cadre de l'approche intégrée de l'UE et leur mise en œuvre devrait porter la moyenne des émissions spécifiques globales des VP neuves à 120 g CO₂/km, en vue d'atteindre l'objectif global de l'UE.

Le règlement (CE) n° 661/2009 du 13 juillet 2009² a été adopté pour contribuer à réaliser la réduction supplémentaire de 10 g CO₂/km. Il fixe des prescriptions techniques relatives aux pneumatiques visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur.

Au titre du règlement (CE) n° 443/2009 (*article 13, paragraphe 5*), au plus tard le 1^{er} janvier 2013, la Commission devait réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009 pour définir :

- les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif de 95 g CO₂/km, et ce dans des conditions ayant un bon rapport coût-efficacité, et,
- les aspects de l'application de cet objectif (c'est-à-dire comment le répartir parmi les constructeurs visés), y compris la prime pour émissions excédentaires.

Sur la base de ce réexamen et de l'analyse d'impact, comportant une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission devait proposer, le cas échéant, de modifier le règlement (CE) n° 443/2009. C'est en application de cet article que la Commission a présenté le 11 juillet 2012 une proposition de règlement en ce sens³. Ce texte a donc été adopté le 11 mars 2014 et c'est ce règlement qui fait l'objet de la présente *Fiche de Synthèse*.

¹ Voir SD'Air n° 173 p.9.

² Voir SD'Air n° 174 p.93.

³ Voir SD'Air n° 183 p.121.

Le nouveau règlement (UE) n° 333/2014 apporte plusieurs modifications au règlement (CE) n° 443/2009, dont les plus importantes sont présentées ci-après (avec entre parenthèses les articles visés par les modifications) :

- **objectif 2020** : l'objectif de 95 g CO₂/km de niveau moyen d'émissions, applicable à partir de 2020, est confirmé (*article 1^{er}*) ;
- **formule de calcul des émissions spécifiques de CO₂** : cette formule, définie à l'annexe I est modifiée pour inclure un point "c" :

"A partir de 2020 :

$$\text{Emissions spécifiques de CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

dans laquelle :

M = la masse du véhicule en kg

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13 paragraphe 2

a = 0,0333" (*annexe I*).

La méthode de fixation de l'objectif fondée sur un rapport linéaire entre l'utilité de la VP et son objectif en matière d'émissions de CO₂ est donc conservée pour 2020 ;

Le paramètre de l'utilité pris en compte pour 2020 reste donc la masse du véhicule (en kg).

[Dans son étude d'impact, la Commission a évalué la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol ainsi que l'utilisation de l'empreinte au sol en tant que paramètre de l'utilité dans les formules définies à l'annexe I. Sur la base de cette étude, la Commission a conclu que le paramètre de l'utilité à prendre en compte dans la formule pour 2020 devait être la masse. La Commission a néanmoins prévu d'étudier, lors du réexamen de 2015, l'adoption de l'empreinte au sol en tant que paramètre de l'utilité - voir section "Réexamen" plus loin] ;

- **petits constructeurs** : les objectifs d'émissions spécifiques et les sanctions ne s'appliquent pas aux constructeurs qui produisent moins de 1 000 VP immatriculées/an. Cette dérogation s'applique depuis le 1^{er} janvier 2012 (*article 2*) ;
- **mise en œuvre progressive de l'objectif 2020** : au titre du compromis trouvé au cours du processus législatif, les constructeurs devront respecter en 2020 l'objectif de 95 g CO₂/km pour 95% de leurs VP neuves vendues, les 5% restants bénéficiant d'une année supplémentaire pour s'y conformer, soit au 31 décembre 2021 (*article 4*). En d'autres termes, l'objectif 2020 ne doit être respecté à 100% qu'au 1^{er} janvier 2022. Cet aménagement de l'échéance donne davantage de flexibilité aux constructeurs pour atteindre l'objectif visé ;
- **bonifications ("super-crédits")** : entre début 2020 et fin 2022, les constructeurs pourront recourir à un mécanisme de flexibilité sous forme de bonifications pour les VP dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km⁴ [pour compenser la vente de gammes de VP plus émettrices] mais ces bonifications sont plafonnées à 7,5 g CO₂/km par constructeur au cours de cette période [au lieu du plafond de 2,5 g CO₂/km/constructeur prévu par l'accord informel conclu le 24 juin 2013 par le Conseil et le Parlement européen⁵] ;

Affaiblissement de la proposition initiale : report de trois ans pour atteindre l'objectif 2020

Pris ensemble, ces deux aménagements de la proposition initiale (mise en œuvre progressive de l'objectif 2020 et bonifications) signifient que l'objectif 2020 ne sera intégralement respecté dans les faits qu'à partir de 2023, soit trois années plus tard que l'échéance initialement prévue.

- **dérogations pour certains constructeurs** : la procédure d'octroi des dérogations aux constructeurs spécialisés est maintenue au-delà de 2020 (*article 11*) ;

⁴ Dans la proposition initiale de la Commission, ce seuil s'élevait à 35 g CO₂/km. Il a donc été affaibli dans le texte définitif.

⁵ Voir CDL n° 170 p.4.

- **éco-innovations** : les technologies innovantes réduisant les émissions de CO₂ des VP neuves (ou éco-innovations) sont prises en compte uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables. La contribution totale de ces éco-innovations à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur demeure fixée à 7 g CO₂/km (*article 12*) ;
- **réexamen** :
 - ⇒ au plus tard le **31 décembre 2015**, la Commission doit réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités pour y parvenir fixées par le règlement (UE) n° 333/2014. Elle doit également réexaminer si un paramètre de l'utilité est encore nécessaire et si la masse ou l'empreinte au sol constitue le paramètre le plus durable et ce, afin de fixer des **objectifs de réduction des émissions spécifiques de CO₂ des VP neuves pour la période post-2020**,
 - ⇒ l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'UE [*réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% d'ici 2050, base 1990*]⁶. Ces indications visent à permettre aux constructeurs automobiles de réaliser des investissements et des innovations à long terme ;
 - ⇒ la Commission est tenue de soumettre au Parlement européen et au Conseil un **rapport** présentant les résultats de ce réexamen, accompagné de toute **proposition** appropriée du règlement (CE) n° 443/2009 fixant éventuellement d'un **objectif "réaliste et réalisable"**, fondé sur une étude d'impact globale (*article 13*) ;

Réexamen des procédures de mesure : dispositions initiales dans le règlement (CE) n° 443/2009

Au titre du règlement n° 443/2009 (*article 13 paragraphe 3*), à partir de 2012, la Commission doit effectuer une étude d'impact en vue de réexaminer avant 2014 [*comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007*], les procédures de mesure des émissions de CO₂. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO₂. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.

- **réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂** : la Commission est tenue de déterminer, au moyen d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de toute modification de la procédure d'essai mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ [*au titre des règlements (CE) n° 715/2007⁷ et (CE) n° 692/2008⁸*].

Processus législatif - historique

Le processus législatif concernant la proposition de règlement définissant les modalités pour atteindre l'objectif 2020 a pris un tournant inédit en octobre 2013. Retour sur les évolutions de ce dossier :

- **24 juin 2013** : lors d'une réunion informelle dans le cadre de la procédure législative accélérée, des représentants du Parlement européen (PE) et du Conseil sont parvenus à un **accord** sur le texte de compromis,
- **4 octobre 2013** : sous la pression de **l'Allemagne**, faute de majorité qualifiée, l'**accord informel** conclu le 24 juin 2013 n'a pu être validé par les représentants des Etats membres au sein du Comité des représentants permanents (COREPER). Celui-ci a donc renvoyé le dossier au Conseil Environnement du 14 octobre 2013,
- **14 octobre 2013** : lors du Conseil Environnement, l'Allemagne, soutenue par sept autres Etats membres (Estonie, Hongrie, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni et Slovaquie), a soumis une **nouvelle proposition prévoyant un report de quatre ans de l'échéance pour atteindre intégralement l'objectif de 95 g CO₂ (soit en 2024 au lieu de 2020)**. Concrètement, la proposition prévoyait d'échelonner le respect de l'objectif sur la période 2020-2024 [*le respect de l'objectif uniquement pour 80% des VP neuves en 2020 pour atteindre le respect à 100% en 2024*]. En clair, l'Allemagne a remis en cause l'accord politique trouvé le 24 juin 2013. Cédant à la pression allemande, le Conseil Environnement a décidé de reporter sa décision sur ce texte, acceptant la **réouverture des négociations** avec le PE afin d'étudier les **possibilités de trouver une "flexibilité limitée"** [*aménagements du texte*], tout en préservant l'équilibre général du compromis du 24 juin, et de parvenir à une solution qui satisfasse tous les Etats membres,

⁶ Voir FdS UE_CLIMAT_Politique_CE_LivreVert2030_270313 (p.2).

⁷ Voir ED n° 164 p.l.163.

⁸ Voir ED n° 168 p.l.167.

- **26 novembre 2013** : lors d'une réunion informelle, les représentants du PE et du Conseil sont parvenus à un **nouvel accord** sur un nouveau texte de compromis sur la base de la proposition allemande,
- **29 novembre 2013** : les représentants des Etats membres au sein du COREPER ont avalisé l'accord informel conclu le 26 novembre entre le PE et le Conseil,
- **24 février 2014** : le PE, réuni en séance plénière, a approuvé l'**accord informel** conclu le 26 novembre 2013,
- **10 mars 2014** : le Conseil a formellement adopté le texte définitif de compromis.

Le nouveau règlement est entré en vigueur le **8 avril 2014**.

Pour en savoir plus

Les pages de la DG Climat consacrées aux émissions de CO₂ des VP :
ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm

Les Fiches de Synthèse du CITEPA

Pollution de l'air et effet de serre

Retrouvez tous les dossiers sur
www.citepa.org/fiches-de-synthese
Espace réservé aux adhérents