

Union européenne - Conseil
"Environnement" - Normes
d'émission de CO2 pour les voitures
et les camionnettes: le Conseil arrête
sa position - Communiqué de presse
du Conseil de l'Union européenne
(Luxembourg, 10 octobre 2018)

Le Conseil a arrêté ce jour sa position (orientation générale) sur un règlement définissant des normes d'émission de CO2 plus strictes pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs.

L'accord intervenu ce jour signifie que la présidence autrichienne dispose d'un mandat pour entamer les négociations avec le Parlement européen. La première réunion se tiendra le 10 octobre.

Objectifs de réduction des émissions

Le Conseil a défini de nouveaux objectifs pour les émissions de CO2 produites par les voitures et les camionnettes.

2025 2030

Voitures 15% 35%

Camionnettes 15% 30%

Les émissions moyennes de CO2 des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE devront être inférieures de 15% en 2025 et de 35% en 2030, par rapport aux limites d'émission en vigueur en 2021. En ce qui concerne les camionnettes, le Conseil retient les objectifs proposés par la Commission européenne, à savoir: 15% en 2025 et 30% en 2030. Il s'agit d'objectifs à l'échelle du parc de l'UE. Les efforts de réduction des émissions de CO2 seront répartis entre les constructeurs sur la base de la masse moyenne de leur parc de véhicules.

Véhicules à émission nulle et à faibles émissions

Le Conseil a décidé d'ajuster la proposition de la Commission relative à un mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions tels que les voitures

entièrement électriques ou les véhicules hybrides rechargeables en ce qui concerne les voitures particulières. La valeur de référence pour les voitures particulières en 2030 a été portée à 35%.

Le Conseil a décidé d'accorder un traitement plus favorable aux véhicules à faibles émissions dans le cadre du mécanisme d'incitation ZLEV.

Il est également convenu de mettre en place un mécanisme d'incitation spécifique pour encourager les constructeurs à vendre des voitures à émission nulle et à faibles émissions sur les marchés sur lesquels ces véhicules présentent un taux de pénétration faible. Concrètement, les voitures particulières nouvellement immatriculées bénéficient d'un traitement plus favorable dans les Etats membres où la part des véhicules à émission nulle et à faibles émissions est inférieure à 60% de la moyenne dans l'UE.

En ce qui concerne les camionnettes, le Conseil a maintenu inchangée la proposition de la Commission.

Des données plus fiables en matière d'émissions

En vertu des nouvelles dispositions, les constructeurs automobiles devront communiquer des données plus fiables et plus représentatives concernant les émissions des voitures et des camionnettes. Le Conseil a décidé de renforcer les dispositions en imposant aux constructeurs de communiquer des valeurs mesurées plutôt que des valeurs déclarées. Le calcul des objectifs sera ainsi fondé sur des valeurs WLTP mesurées.

La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) est une procédure d'essai améliorée permettant d'obtenir des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant plus représentatives des conditions réelles que les valeurs obtenues selon la procédure d'essai utilisée précédemment, le nouveau cycle européen de conduite (NECD). La WLTP est devenue obligatoire pour tous les nouveaux modèles de voitures en septembre 2017 et pour toutes les nouvelles voitures en septembre 2018.

Contexte et prochaines étapes

La Commission a présenté sa proposition de règlement en novembre 2017 dans le cadre du paquet "mobilité propre".

La proposition a fait l'objet de négociations approfondies dans le cadre du groupe "Environnement" du Conseil avant d'être soumise aux ministres au sein du Conseil "Environnement" du 9 octobre.

L'accord intervenu aujourd'hui permet au Conseil d'entamer les négociations avec le Parlement européen, qui a adopté sa position le 3 octobre 2018. Les négociations entre les co-législateurs commenceront immédiatement, le premier trilogue étant prévu pour le 10 octobre.

L'objectif général de la proposition est de contribuer à la réalisation du but 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), qui a été fixé par la Commission européenne et traduit en objectifs nationaux dans le règlement sur la répartition de l'effort.

Les mesures et les objectifs proposés se fondent sur le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 et la stratégie pour l'union de l'énergie, qui vise à réduire les émissions provenant du secteur des transports et la consommation énergétique. La diminution des besoins en combustibles fossiles contribuera également à renforcer la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans l'UE et à réduire notre dépendance à l'égard des importations énergétiques en provenance des pays tiers./.