RÈGLEMENT (UE) 2023/851 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 19 avril 2023

modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) L'accord de Paris ([4]), adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), (ci-après dénommé «accord de Paris») est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, le 13 novembre 2021, du Pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, servant de réunion aux parties à l'accord de Paris, reconnaît que les effets du changement climatique seront beaucoup plus faibles si la température augmente de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C.

(2) La réponse aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommé «pacte vert pour l'Europe»). Dans sa résolution du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe ([5]), le Parlement européen a appelé à effectuer la transition nécessaire vers une société neutre pour le climat au plus tard en 2050 et, dans sa résolution du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale, a décrété l'urgence climatique et environnementale ([6]). La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être économique des citoyens de l'Union.

(3) Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050, et définit une nouvelle stratégie de croissance axée sur la transformation de l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne,

([1]) JO C 194 du 12.5.2022, p. 81.
([2]) JO C 270 du 13.7.2022, p. 38.
([3]) Position du Parlement européen du 14 février 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 28 mars 2023.
([4]) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.
([5]) JO C 270 du 7.7.2021, p. 2.
([6]) JO C 232 du 16.6.2021, p. 28.

efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, ainsi que d'industries dynamiques qui demeurent à l'avant-garde dans leurs segments respectifs et des moteurs d'innovation mondiaux, tout en garantissant des emplois de qualité bien rémunérés en Europe. Il vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans cet contexte, le 8e programme d'action pour l'environnement, qui court jusqu'en 2030 et est prévu dans la décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil ([7]), renforce l'objectif consistant à accélérer la transition verte vers une économie circulaire neutre pour le climat, durable, non toxique, efficace dans l'utilisation des ressources, fondée sur les énergies renouvelables, résiliente et compétitive, d'une manière juste, équitable et inclusive, ainsi qu'à protéger, à restaurer et à améliorer l'état de l'environnement, tout en soutenant et en exploitant l'ensemble de mesures et d'initiatives annoncées dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. En outre, les effets de la transition différeront selon les régions de l'Union, et seront particulièrement marqués dans les régions structurellement défavorisées, périphériques et ultrapériphériques. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.

(4) Dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et soumise au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie de l'Union d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990.

(5) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([8]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif consistant à ramener les émissions nettes à zéro au plus tard d'ici à 2050 ainsi que l'objectif consistant à parvenir à des émissions négatives par la suite. Ce règlement établit également un objectif contraignant de réduction, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (les émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

(6) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, notamment le secteur du transport routier. Le secteur des transports est le seul secteur dans lequel les émissions ont augmenté depuis 1990. Ce constat vaut également pour le transport routier exécuté par des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds, qui représentent ensemble plus de 70 % des émissions totales du secteur des transports. Pour parvenir à la neutralité climatique, une réduction des émissions du secteur des transports de 90 % est nécessaire d'ici à 2050.

(7) Les transitions numérique et écologique devraient également tenir compte de l'importance de la dimension sociale pour garantir une mobilité abordable et accessible pour tous, en particulier pour les navetteurs qui n'ont pas accès à des transports publics de qualité ou à d'autres solutions de mobilité. Des normes plus ambitieuses en matière de CO_2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers devraient accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle, les rendre plus abordables et accélérer également la décarbonation du marché de l'occasion dans tous les segments, avec des avantages plus importants pour les consommateurs à revenus faibles ou moyens. Lors de l'adoption de ces normes, il importe également de tenir compte des conséquences économiques et sociales importantes des transitions numérique et écologique ainsi que de la nécessité de préserver l'emploi et la compétitivité de l'industrie de l'Union.

(8) Les mesures figurant dans le présent règlement sont nécessaires dans le cadre d'une démarche cohérente et logique indispensable pour atteindre l'objectif général de l'Union consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre ainsi que la dépendance de l'Union à l'égard des combustibles fossiles importés. Il est essentiel que la Commission travaille de concert avec les États membres et les acteurs industriels pour sécuriser la chaîne d'approvisionnement en matières premières critiques nécessaires pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Cela soutiendra également la compétitivité de l'industrie de l'Union et renforcera l'autonomie stratégique de l'Union.

([7]) Décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 (JO L 114 du 12.4.2022, p. 22).

([8]) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

(9) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, il est nécessaire de renforcer les exigences de réduction énoncées dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([9]) aussi bien pour les voitures particulières que pour les véhicules utilitaires légers. Afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il est également nécessaire de définir une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. En l'absence d'actions ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, y compris dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe.

(10) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 devraient encourager le déploiement d'une part croissante de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux consommateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air, le renforcement de la sécurité et de l'efficacité énergétiques ainsi que les économies d'énergie qui en résultent, et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit maintenue. Dans le contexte mondial, la chaîne de valeur automobile de l'Union doit jouer un rôle de premier plan dans la transition en cours vers une mobilité à émission nulle. Les normes renforcées en matière de réduction des émissions de CO_2 sont neutres sur le plan technologique pour atteindre les objectifs qu'elles fixent à l'échelle du parc. Différentes technologies sont et restent disponibles pour atteindre l'objectif «zéro émission» à l'échelle du parc. Les véhicules à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui comprennent également les véhicules hybrides rechargeables performants, peuvent continuer à jouer un rôle dans le parcours de transition. Dans ce contexte, il importe de disposer de données précises et complètes sur les performances en matière d'émissions de ces véhicules hybrides rechargeables.

(11) Après consultation des parties prenantes, la Commission présentera une proposition concernant l'immatriculation après 2035 des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO_2 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.

(12) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO_2 devraient être établis pour les voitures particulières neuves et les nouveaux véhicules utilitaires légers à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union et pour stimuler l'innovation dans le domaine des technologies à émission nulle avec un bon rapport coût-efficacité.

(13) L'innovation technologique est une condition préalable à la décarbonation de la mobilité dans l'Union et devrait donc être soutenue. Des financements importants sont déjà disponibles pour soutenir l'innovation dans l'écosystème de la mobilité au moyen de différents instruments de financement de l'Union, en particulier Horizon Europe — programme-cadre pour la recherche et l'innovation, établi par le règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil ([10]), InvestEU, établi par le règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil ([11]), le Fonds européen de développement régional, le Fonds de cohésion, le Fonds pour l'innovation, établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([12]), et la facilité pour la reprise et la résilience, établi par le règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil ([13]). L'Union et les États membres devraient poursuivre les efforts qu'ils déploient pour soutenir les investissements publics et privés en recherche et innovation dans le secteur automobile européen, y compris au moyen d'initiatives favorisant les synergies dans le secteur automobile, telles que l'alliance européenne pour les batteries. Associés à des signaux réglementaires clairs, ces efforts appuieront et encourageront les décisions d'investissement des constructeurs, maintiendront la primauté technologique européenne dans ce secteur, contribueront au développement de l'excellence industrielle dans les technologies du futur au sein de l'Union et garantiront la durabilité et la compétitivité à long terme de sa base industrielle.

([9]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 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 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

([10]) Règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant les règlements (UE) n° 1290/2013 et (UE) n° 1291/2013 (JO L 170 du 12.5.2021, p. 1).

([11]) Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).

([12]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

([13]) Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).

(14) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO_2 devraient être accompagnés d'une stratégie de l'Union permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et du déploiement de technologies connexes, en tenant compte des spécificités de chaque État membre, et de répondre à la nécessité d'assurer le perfectionnement et la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, ainsi que la diversification économique et la reconversion des activités, tout en maintenant les niveaux d'emploi dans le secteur automobile au sein de l'Union. Il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence qu'aura cette transition sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME) tout au long de la chaîne d'approvisionnement automobile ainsi que sur les régions et communautés touchées qui pourraient être plus vulnérables en raison de la présence d'une industrie automobile intensive. Le cas échéant, il convient d'envisager un soutien financier au niveau de l'Union et des États membres pour attirer des investissements privés, y compris par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, institué par le règlement (UE) 2021/1057 du Parlement européen et du Conseil ([14]), du Fonds pour une transition juste, établi par le règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil ([15]), du Fonds pour l'innovation, du Fonds européen de développement régional, du Fonds de cohésion, de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel visé dans le règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil ([16]), ainsi que l'instrument de l'Union européenne pour la relance établi par le règlement (UE) 2020/2094 du Conseil ([17]), dans le respect des règles en matière d'aides d'État, de même qu'au travers d'autres instruments financiers disponibles, tels que ceux de la Banque européenne d'investissement.

La communication de la Commission du 18 février 2022 sur les lignes directrices concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie pour 2022 permettra aux États membres d'aider les entreprises à décarboner leurs processus de production et à adopter des technologies plus écologiques dans le cadre de la communication de la Commission du 5 mai 2021 intitulée «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe» (ci-après dénommée «nouvelle stratégie industrielle actualisée»). La recommandation du Conseil du 16 juin 2022 ([18]) est un important instrument pour permettre aux États membres de traiter les aspects liés à l'emploi et à la politique sociale d'une transition juste vers une économie neutre pour le climat. La Commission devrait explorer de nouvelles pistes pour appuyer cette transition et, en particulier, pour en atténuer toute répercussion négative de sur l'emploi dans le secteur automobile.

(15) Afin de recenser les déficits de financement pour assurer une transition juste dans la chaîne d'approvisionnement automobile, et en accordant une attention particulière aux PME et aux régions les plus touchées par la transition vers une économie neutre pour le climat, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2025, à la date de soumission du premier rapport d'étape, et en s'appuyant sur les initiatives en cours telles que le parcours de transition pour l'écosystème de la mobilité et l'Alliance des régions de production de véhicules automobiles du Comité des régions, en coopération avec les États membres, les régions, les autorités locales et toutes les parties prenantes concernées, présenter un rapport comportant une analyse recensant ces déficits de financement. Ce rapport devrait être accompagné, le cas échéant, de propositions de mesures financières adéquates pour répondre aux besoins recensés.

(16) La nouvelle stratégie industrielle actualisée envisage la cocréation de parcours de transition écologique et numérique, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes. Dans ce contexte, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème de la mobilité afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile, y compris en assurant la continuité du dialogue social associant le secteur et ses parties prenantes, en toute transparence. Ce parcours devrait accorder une attention particulière aux PME dans la chaîne d'approvisionnement automobile, ainsi qu'à la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres. Il devrait également tirer parti de la communication de la Commission du 1er juillet 2020 intitulée «Stratégie européenne en matière de compétences en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience», qui comprend des initiatives telles que le «pacte pour les compétences», afin d'encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à promouvoir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux de l'Union et des États membres visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables devraient également être abordées dans le cadre de ce parcours. Les progrès accomplis dans le cadre de ce parcours de transition pour l'écosystème de mobilité devraient être évalués tous les deux ans dans le cadre d'un rapport d'étape établi par la Commission.

([14]) Règlement (UE) 2021/1057 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 instituant le Fonds social européen plus (FSE+) et abrogeant le règlement (UE) nº 1296/2013 (JO L 231 du 30.6.2021, p. 21).

([15]) Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).

([16]) Règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 11).

([17]) Règlement (UE) 2020/2094 du Conseil du 14 décembre 2020 établissant un instrument de l'Union européenne pour la relance en vue de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la COVID-19 (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 23).

([18]) Recommandation 2022/C 243/04 du Conseil du 16 juin 2022 visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique (JO C 243 du 27.6.2022, p. 35).

Ce rapport d'étape devrait prendre en considération, entre autres, les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires légers, ainsi que les mesures au niveau de l'Union, des États membres et à l'échelle locale visant à faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émission nulle, l'évolution de leurs prix et de leur efficacité énergétique, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place d'infrastructures de recharge et de ravitaillement publiques et privées, devant figurer dans le règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (ci-après dénommé «règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs») et dans la refonte de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil ([19]), la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur automobile ainsi que la reconversion et le perfectionnement professionnels des travailleurs, et la reconversion des activités, en particulier au sein des PME. Le rapport d'étape devrait également se fonder sur les rapports d'étape bisannuels que les États membres doivent soumettre au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de l'élaboration du rapport d'étape, y compris sur les résultats du dialogue social. Les innovations dans la chaîne d'approvisionnement automobile se poursuivent. Les technologies innovantes, telles que la production de carburants de synthèse avec capture d'air, si elles sont développées plus avant, pourraient offrir des perspectives en matière de mobilité abordable neutre pour le climat. Il convient donc que la Commission suive les progrès accomplis dans le secteur en matière d'innovation dans le cadre de son rapport d'étape.

(17) Afin de protéger l'environnement et la santé des citoyens dans tous les États membres, il importe de décarboner également le parc existant. Le marché des véhicules d'occasion crée un risque de déplacement des émissions de CO_2 et de la pollution atmosphérique vers les régions économiquement moins développées de l'Union. Pour accélérer la réduction des émissions du parc existant ainsi que la transition vers des transports à émission nulle, il importe au plus haut point d'encourager la conversion des véhicules à moteur à combustion interne en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible, y compris en évaluant la manière de faciliter le déploiement de ces solutions dans les États membres.

(18) Comme indiqué dans la communication de la Commission du 18 mai 2022 intitulée «Plan REPowerEU», afin d'accroître les économies d'énergie et l'efficacité énergétique dans le secteur des transports et d'accélérer la transition vers des véhicules à émission nulle, il importe d'augmenter la part des véhicules à émission nulle dans les parcs automobiles publics et d'entreprise excédant une certaine taille. À cette fin, la communication de la Commission du 18 octobre 2022 intitulée «Programme de travail de la Commission pour 2023» comprend une initiative concernant l'écologisation des parcs automobiles. Lors de la proposition de cette initiative, la Commission devrait garantir des conditions de concurrence équitables et éviter une fragmentation du marché intérieur.

(19) Afin de promouvoir l'adoption de véhicules consommant moins d'énergie, la Commission devrait étudier les incidences de la fixation de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs à émission nulle mis sur le marché de l'Union.

(20) Les objectifs à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le déploiement nécessaire d'infrastructures de recharge et de ravitaillement devant figurer dans le règlement sur l'infrastructure pour carburants alternatifs et dans la refonte de la directive 2010/31/UE. Dans ce contexte, il est essentiel de maintenir et de renforcer les investissements destinés au déploiement nécessaire de ces infrastructures. Parallèlement, il importe au plus haut point d'assurer un déploiement rapide des énergies renouvelables, comme le prévoit la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ([20]).

(21) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules à émission nulle avec un bon rapport coût-efficacité, d'une manière qui favorise leur compétitivité et prépare le terrain à de nouvelles innovations. Il convient par conséquent de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans.

([19]) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

([20]) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

(22) Étant donné que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs devront déployer un nombre considérablement plus important de véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/631. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions à partir du 1er janvier 2030. Avant cette date et, par conséquent, tout au long de la présente décennie, le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions continuera de soutenir le déploiement des véhicules dont les émissions oscillent entre zéro et 50 g de CO_2/km, y compris des véhicules électriques à batterie, des véhicules électriques à pile combustible fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules hybrides rechargeables performants. Toutefois, il convient de revoir les références des véhicules à émission nulle et à faibles émissions afin de tenir compte de l'adoption plus rapide des véhicules à émission nulle sur le marché de l'Union. Après le 1er janvier 2030, les véhicules hybrides rechargeables continueront d'être imputés sur les objectifs à l'échelle du parc de l'Union que les constructeurs doivent atteindre.

(23) Les crédits liés à l'éco-innovation auxquels peut prétendre un constructeur sont actuellement plafonnés à 7 g de CO_2/km. Il convient 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 CO_2 des constructeurs.

(24) L'application des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 est étroitement liée à la mise en œuvre de la législation relative à la réception par type. À la suite de l'abrogation et du remplacement, le 1er septembre 2020, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ([21]) par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([22]), il convient, pour préserver la compatibilité entre les deux ensembles d'instruments, d'harmoniser davantage les définitions et de mettre à jour les références qui figurent dans le règlement (UE) 2019/631 au regard de la législation-cadre relative à la réception par type.

(25) L'effort de réduction des émissions requis pour atteindre les objectifs à l'échelle du parc de l'Union est réparti entre les constructeurs au moyen d'une courbe de valeurs limites fondée sur la masse moyenne du parc de véhicules neufs de l'Union et du parc de véhicules neufs du constructeur. Même s'il est approprié de maintenir ce mécanisme, il est nécessaire d'empêcher une situation dans laquelle l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur devient négatif à la suite du renforcement des objectifs à l'échelle du parc de l'Union. Pour cette raison, il est nécessaire de préciser que, en pareille situation, l'objectif d'émissions spécifiques devrait être fixé à 0 g de CO_2/km.

(26) Les valeurs utilisées pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques et le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur sont fondées sur les données enregistrées dans la documentation de réception par type et dans les certificats de conformité des véhicules concernés. Il est indispensable, pour garantir l'efficacité des normes de performance en matière d'émissions de CO_2, que les données utilisées à ces fins soient correctes. Si, toutefois, des erreurs sont constatées dans les données, il peut s'avérer impossible, en fonction de la législation relative à la réception par type, de corriger la documentation de réception par type ou les certificats de conformité qui ont déjà été délivrés, lorsque les données font référence à des réceptions par type qui ne sont plus valables. En pareil cas, la Commission devrait être habilitée à demander aux autorités concernées chargées de la réception par type ou, le cas échéant, aux constructeurs, de publier une annonce rectificative permettant de corriger les valeurs utilisées pour déterminer les résultats des constructeurs quant au respect de leurs objectifs.

(27) La communication des données relatives aux véhicules des catégories M_2 (autobus) et N_2 (camions de dimensions moyennes) relève du champ d'application du règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil ([23]). Il convient donc de supprimer cette exigence de communication du règlement (UE) 2019/631.

([21]) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

([22]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

([23]) Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

(28) Compte tenu du renforcement de l'objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour éviter tout effet de distorsion du marché, les exigences de réduction pour tous les constructeurs présents sur le marché de l'Union devraient être alignées, sauf pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, il convient de supprimer à partir du 1er janvier 2036 la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent de 1 000 à 10 000 voitures particulières ou de 1 000 à 22 000 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés au cours d'une année civile d'introduire une demande de dérogation à leur objectif d'émissions spécifiques.

(29) Pour garantir la clarté juridique et la compatibilité avec la pratique actuelle, il convient de préciser que les valeurs M_0 et TM_0 devraient être ajustées par voie d'actes délégués modifiant l'annexe I du règlement (UE) 2019/631 plutôt que par voie d'actes délégués complétant ledit règlement.

(30) Les progrès accomplis au titre du règlement (UE) 2019/631 sur la voie de la réalisation des objectifs de réduction fixés pour 2030 et au-delà devraient être examinés en 2026. Aux fins de cet examen, il y a lieu de prendre en considération tous les aspects abordés dans les rapports bisannuels.

(31) Plusieurs États membres ont annoncé leur intention d'accélérer l'introduction de véhicules à émission nulle en fixant une date de suppression progressive pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs émettant du CO_2 avant 2035. La Commission devrait recenser les solutions pour faciliter cette transition et examiner si des mesures supplémentaires sont nécessaires dans le cadre de ces plans.

(32) La possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que le secteur automobile n'en bénéficie directement dans le cadre de sa transition. Il convient donc de continuer à considérer que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631.

(33) Il importe d'évaluer l'ensemble des émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des véhicules légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait élaborer une méthode pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union.

(34) Afin d'établir une méthode commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers et de faire en sorte qu'il soit possible d'ajuster le calcul des objectifs d'émissions spécifiques pour les constructeurs responsables des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers multiétapes afin de tenir compte des modifications apportées à la procédure permettant de déterminer les émissions de CO_2 et la masse de ces véhicules, il convient de déléguer le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à la Commission pour ce qui est de compléter le règlement (UE) 2019/631, en établissant cette méthode commune de l'Union, et de modifier, si nécessaire, les formules de calcul visées à l'annexe I, partie B, dudit règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([24]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(35) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir le renforcement des exigences de réduction des émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de leur dimension et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(36) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/631 en conséquence,

([24]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2019/631 est modifié comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

   a) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

      i) au point a), le chiffre «37,5 %» est remplacé par «55 %»;

      ii) au point b), le chiffre «31 %» est remplacé par «50 %»;

   b) le paragraphe suivant est inséré:

      «5 *bis*. À partir du 1er janvier 2035, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:

         a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 100 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.3;

         b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 100 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.»;

   c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

      «6. Du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 25 % du parc de voitures particulières neuves et égale à 17 % du parc de véhicules utilitaires légers neufs s'applique conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.»;

   d) le paragraphe 7 est supprimé.

2) L'article 2 est modifié comme suit:

   a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

      i) au point a), la référence à «l'annexe II de la directive 2007/46/CE» est remplacée par une référence à «l'article 4, paragraphe 1, point a) i), du règlement (UE) 2018/858»;

      ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

         «b) véhicules de catégorie N_1, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858, relevant du champ d'application du règlement (CE) no 715/2007 (ci-après dénommés "véhicules utilitaires légers"), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés "véhicules utilitaires légers neufs"). Les véhicules à émission nulle de catégorie N ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou à 2 840 kg, selon le cas, sont comptabilisés, à partir du 1er janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) no 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.»;

   b) au paragraphe 3, la référence à «l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE» est remplacée par «l'annexe I, partie A, point 5, du règlement (UE) 2018/858».

3) À l'article 3, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

   a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

      «1. Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 s'appliquent. Aux fins du présent règlement, on entend également par:»;

   b) les points b) à g) et les points i) et n) sont supprimés.

4) À l'article 4, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

   «Aux fins du premier alinéa, point c), lorsque l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A ou B, point 6.3, est négatif, l'objectif d'émissions spécifiques est de 0 g/km.».

5) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«6 *bis*. Lorsque la Commission constate que les données provisoires présentées par les États membres conformément au paragraphe 2, ou les données notifiées par les constructeurs conformément au paragraphe 5, sont fondées sur des données inexactes dans la documentation de réception par type ou dans les certificats de conformité, elle en informe l'autorité chargée de la réception par type ou, le cas échéant, le constructeur et demande à l'autorité chargée de la réception par type ou, le cas échéant, au constructeur de délivrer une déclaration de correction précisant les données corrigées. La déclaration de correction est transmise à la Commission, et les données corrigées sont utilisées pour modifier les calculs provisoires visés au paragraphe 4.»;

b) les paragraphes 10 et 11 sont supprimés.

6) L'article suivant est inséré:

«*Article 7 bis*

Émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie

1. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission publie un rapport établissant une méthode commune pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union. La Commission soumet ce rapport au Parlement européen et au Conseil.

2. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

3. À partir du 1er juin 2026, les constructeurs peuvent, sur une base volontaire, soumettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO_2 tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs en utilisant la méthode visée au paragraphe 2.».

7) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par la phrase suivante:

«Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile 2035 comprise.»;

b) au paragraphe 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 et 6.3, peut 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.».

8) À l'article 11, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée "ensemble technologique innovant") est examinée.

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur peut atteindre un maximum de:

— 7 g de CO_2/km jusqu'à 2024;

— 6 g de CO_2/km de 2025 jusqu'à 2029;

— 4 g de CO_2/km de 2030 jusqu'à 2034 inclus.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant à la baisse les valeurs des plafonds visés au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ces plafonds représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO_2 des constructeurs.».

9) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. 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, évalue la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie en condition d'utilisation réelles recueillies conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission (*) peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO_2 et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) nº 715/2007 demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa à partir de 2021 et en rend compte chaque année et, dès que des données suffisantes sont disponibles, et au plus tard le 31 décembre 2026, elle publie un rapport établissant une méthode pour la mise en place d'un mécanisme pour adapter les émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur à partir de 2030 en utilisant les données en conditions d'utilisation réelles recueillies conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392, et évaluant la faisabilité d'un tel mécanisme.

La Commission soumet ce rapport au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, s'il y a lieu, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives pour mettre en place un tel mécanisme.

_____

(*) Règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 1014/2010, (UE) nº 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission (JO L 77 du 5.3.2021, p. 8).».

10) À l'article 13, paragraphe 3, la phrase suivante est ajoutée:

«Lorsque les données figurant dans la documentation de réception par type ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858, l'autorité chargée de la réception par type délivre une déclaration de correction avec les données corrigées et transmet cette déclaration à la Commission et aux parties concernées.».

11) À l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier l'annexe I comme le prévoit le paragraphe 1 du présent article.».

12) L'article suivant est inséré:

«*Article 14 bis*

Rapport d'étape

1. Au plus tard le 31 décembre 2025, et tous les deux ans par la suite, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis vers une mobilité routière à émission nulle. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter une transition juste, y compris par des moyens financiers.

2. Dans le rapport, la Commission examine tous les facteurs qui permettent d'avancer, avec un bon rapport coût-efficacité, sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050, incluant:

a) 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;

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

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

d) une analyse du marché des véhicules d'occasion;

e) la contribution potentielle à la réduction de CO_2 des mesures supplémentaires destinées à réduire l'âge moyen et donc les émissions du parc des véhicules utilitaires légers, telles que des mesures de soutien à l'élimination des véhicules les plus anciens d'une manière juste sur le plan social et rationnelle sur le plan environnemental;

f) les incidences sur l'emploi dans le secteur automobile, en particulier dans les micro, petites et moyennes entreprises (PME), et l'efficacité des mesures visant à soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre;

g) l'efficacité des mesures financières existantes et la nécessité de nouvelles mesures, y compris des mesures financières adéquates, au niveau de l'Union, des États membres ou à l'échelle locale afin d'assurer une transition juste et d'atténuer les éventuelles incidences socio-économiques négatives, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées;

h) les progrès réalisés dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émission nulle;

i) les progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement publiques et privées, y compris les progrès réalisés au titre du règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil et de la refonte de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil (*);

j) la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables, y compris des carburants de synthèse, pour parvenir à une mobilité neutre pour le climat;

k) 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, établies conformément à l'article 7 *bis*;

l) l'incidence du présent règlement sur la réalisation des objectifs des États membres au titre du règlement (UE) 2018/842 et de la refonte de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil (**).

3. À la date de remise du premier rapport d'étape visé au paragraphe 1, la Commission, en coopération avec les États membres et toutes les parties prenantes concernées, soumet également un rapport au Parlement européen et au Conseil qui comporte une analyse visant à recenser les éventuels déficits de financement pour assurer une transition juste dans la chaîne d'approvisionnement automobile, une attention particulière étant accordée aux PME et aux régions les plus touchées par la transition. Ce rapport est, s'il y a lieu, accompagné de propositions de mesures financières adéquates pour répondre aux besoins recensés.

_____

(*) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

(**) Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).».

13) L'article 15 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission évalue, en 2026, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur les rapports bisannuels, et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. La Commission évalue en particulier les progrès accomplis au titre du présent règlement en vue d'atteindre les objectifs de réduction énoncés à l'article 1er, paragraphe 5 *bis*, 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. Sur la base de cette évaluation, la Commission évalue la nécessité de réexaminer les objectifs fixés à l'article 1er, paragraphe 5 *bis*. La Commission évalue également les incidences de la fixation de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs à émission nulle mis sur le marché de l'Union.

Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition de modification du présent règlement.»;

b) les paragraphes 2 à 5 sont supprimés;

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission réexamine 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 CO_2 et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, y compris en conditions réelles, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Le réexamen est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.»;

d) le paragraphe suivant est ajouté:

«9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier les formules figurant à l'annexe I, partie B, lorsque ces modifications sont nécessaires pour tenir compte de la procédure applicable aux véhicules multiétapes de catégorie N1 définie à l'annexe III, partie A.».

14) L'article 17 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8» est remplacée par une référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9»;

b) au paragraphe 3, la référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8» est remplacée une référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9»;

c) au paragraphe 6, la référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8» est remplacée par une référence «à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9».

15) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 19 avril 2023.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	J. ROSWALL

ANNEXE

L'annexe I du règlement (UE) 2019/631 est modifiée comme suit:

1) La partie A est modifiée comme suit:

a) au point 6.1, le titre est remplacé par le texte suivant:
«Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2025»;

b) au point 6.1.2, le titre est remplacé par le texte suivant:
«Objectif à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à 2034»;

c) le point suivant est ajouté:

«6.1.3. Objectif à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035

Objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2021}$ · (1 – facteur de réduction$_{2035}$)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2021}$	est tel que défini au point 6.0;
facteur de réduction$_{2035}$	est tel que défini à l'article 1er, paragraphe 5 *bis*, point a).»;

d) au point 6.2, le titre est remplacé par le texte suivant:
«Objectifs d'émissions spécifiques de référence»;

e) le point 6.2.2 est supprimé;

f) le point 6.3 est remplacé par le texte suivant:

«6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2025 à 2029:

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence	est l'objectif d'émissions spécifiques de CO_2 de référence déterminé conformément au point 6.2.1;
facteur ZLEV	est égal à (1 + y – x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme ZLEV$_{spécifique}$ conformément à la formule ci-après, divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{spécifique} = 1 - \left(\frac{\text{émissions spécifiques de CO2} \bullet 0,7}{50}\right)$$

Pour les voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres où la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc est inférieure à 60 % de la moyenne de l'Union en 2017, et où moins de 1 000 véhicules neufs à émission nulle ou à faibles émissions ont été immatriculés en 2017 (*), ZLEV$_{spécifique}$ est calculé, jusqu'en 2029 compris, conformément à la formule suivante:

$$ZLEV_{spécifique} = \left(1 - \left(\frac{\text{émissions spécifiques de CO2} \bullet 0,7}{50}\right)\right) \cdot 1,85$$

Lorsque la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre immatriculées au cours d'une année située entre 2025 et 2028 dépasse 5 %, ledit État membre n'est pas éligible pour l'application du multiplicateur de 1,85 pendant les années suivantes;

x est égal à 25 % pour les années 2025 à 2029.

6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034:

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'U-nion$_{2030}$ est déterminé conformément au point 6.1.2;

a_{2030} est égal à $\frac{a_{2021} \bullet \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$

où:

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM_0 est tel que défini au point 6.2.1.

6.3.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'U-nion$_{2035}$ est déterminé conformément au point 6.1.3;

a_{2035} est égal à $\frac{a_{2021} \bullet \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$

où:

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM_0 est tel que défini au point 6.2.1.

(*) La part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre en 2017 est calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle ou à faibles émissions immatriculés en 2017 divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées la même année.».

2) La partie B est modifiée comme suit:

a) au point 6.1, le titre est remplacé par le texte suivant:
«Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2025»;

b) au point 6.1.2, le titre est remplacé par le texte suivant:
«Objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à 2034»;

c) le point suivant est ajouté:

«6.1.3. Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035

Objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2021}$ · (1 – facteur de réduction$_{2035}$)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'U-nion$_{2021}$ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction$_{2035}$ est tel que défini à l'article 1er, paragraphe 5 *bis*, point b).»;

d) le point 6.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ + α · (TM – TM$_0$)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2030}$ est déterminé conformément au point 6.1.2;

α est égal à a_{2030} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;

où:

a_{2030} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1.

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1.»;

e) le point suivant est ajouté:

«6.2.3. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ + α · (TM – TM$_0$)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2035}$ est déterminé conformément au point 6.1.3;

α est égal à $a_{2035,L}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM$_0$, et à $a_{2035,H}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM$_0$;

où:

$a_{2035,L}$ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ est égal à $\frac{a_{2021} . \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{EU fleet} - \text{wide target}_{2025}}$

average emissions$_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM$_0$ est tel que défini au point 6.2.1.»;

f) le point 6.3 est remplacé par le texte suivant:

«6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – (ø$_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'Union$_{2025}$)) · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence	est l'objectif d'émissions spécifiques de CO_2 de référence déterminé conformément au point 6.2.1;
$ø_{objectifs}$	est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;
facteur ZLEV	est égal à (1 + y – x), à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme $ZLEV_{spécifique}$ conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{spécifique} = 1 - \left(\frac{\textbf{émissions spécifiques de CO2}}{50} \right)$$

x est égal à 17 % pour les années 2025 à 2029.

6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence – ($ø_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'$Union_{2030}$)

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence	est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.2;
$ø_{objectifs}$	est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.2;
Objectif à l'échelle du parc de l'$Union_{2030}$	est déterminé conformément au point 6.1.2.

6.3.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence – ($ø_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'$Union_{2035}$)

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence	est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.3;
$ø_{objectifs}$	est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.3;
Objectif à l'échelle du parc de l'$Union_{2035}$	est déterminé conformément au point 6.1.3.».