

Bruxelles, le 25 juin 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

NOTE

Origine:	Présidence
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final
Objet:	"Paquet ajustement 55" 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 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 - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 14 juillet 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du paquet " Ajustement à l'objectif 55 " une proposition sur la révision du règlement concernant l'établissement de nouvelles normes d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. La proposition vise à contribuer au niveau d'ambition global accru de l'UE, stimulant ainsi l'innovation et garantissant que l'industrie automobile européenne maintienne et renforce sa compétitivité à l'échelle mondiale. L'ambition accrue aidera notamment les États membres à réaliser leurs objectifs nationaux contraignants au titre du règlement sur la répartition de l'effort.

2. À cette fin, la Commission propose d'augmenter les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle de l'UE pour les voitures et les camionnettes neuves pour 2030 et de fixer un objectif de 100% à partir du 2035 pour les voitures particulières et les camionnettes neuves.
3. En outre, la Commission propose de supprimer à partir de 2030 des bonifications pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV) ainsi que la dérogation pour les constructeurs responsables d'un petit nombre d'immatriculations.
4. Au Parlement européen, Jan Huitema (Renew, NL) a été nommé rapporteur pour la proposition, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI). La commission ENVI a adopté son rapport le 11 mai 2022 et le 8 juin 2022 lors de sa session plénière, le Parlement a adopté une série des amendements à la proposition de la Commission.
5. Le Comité économique et social a rendu son avis le 19 janvier 2022. Le Comité des régions a rendu son avis lors de sa session plénière le 26-27 janvier 2022.
6. Le Conseil Environnement a tenu un débat d'orientation le 20 décembre 2021.
7. Au niveau groupe de travail, la Présidence française a poursuivi l'examen de la révision du règlement. Au cours de cet examen, elle a présenté un texte de compromis qui conserve en l'état la proposition de la Commission, en ce qui concerne les objectifs chiffrés pour les voitures, la suppression des bonifications pour les véhicules à émissions nulle et à faibles émissions à partir de 2030 ainsi que la suppression de la dérogation pour les constructeurs responsables d'un petit nombre d'immatriculations à partir de 2030. Cependant le projet de compromis propose d'enrichir le contenu des rapports biannuels de progrès sur base des contributions des délégations.

8. Le 13 mai 2022, le Comité des représentants permanents a tenu un échange des vues sur la base du texte de compromis de la Présidence afin de donner des orientations pour la poursuite des travaux.
9. En préparation du Conseil Environnement du 28 juin 2022, lors de la réunion du 24 juin 2022 le Comité des représentants permanents a examiné un texte de compromis de la Présidence qui ajuste légèrement le contenu des rapports biannuels de progrès.

II. ÉTAT DES TRAVAUX

10. Sur la base de ces discussions, la Présidence continue de considérer que la proposition de la Commission constitue une base équilibrée pour trouver un compromis au sein du Conseil s'agissant des objectifs chiffrés pour 2030 et 2035 pour les voitures et les camionnettes. Ainsi, la Présidence maintient en l'état le compromis proposé.
11. Le texte de compromis figure dans l'annexe de cette note.

III. CONCLUSION

12. Le Conseil est invité à résoudre les questions qui demeurent en suspens et à adopter une orientation générale sur la base du texte figurant dans l'annexe de la présente note.
Cette orientation générale constituera le mandat de négociation du Conseil avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

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
climat¹

(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 européen²,
vu l'avis du Comité des régions³,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

¹ Les passages ajoutés à la proposition de la Commission sont soulignés, les passages supprimés étant signalés par des crochets [...].

² JO C , du , p. .

³ JO C , du , p. .

- (1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'"accord de Paris"). Ses Parties 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.
- (2) La résolution des défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée "Le pacte vert pour l'Europe", adoptée par la Commission le 11 décembre 2019⁴. 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 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'UE d'ici à 2050. Il définit une nouvelle stratégie de croissance visant à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, où la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie 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 des risques et incidences liés à l'environnement. Parallèlement, cette transition a des répercussions différentes sur les femmes et sur les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'un milieu racial ou ethnique minoritaire. 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 les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

⁴ Communication de la Commission "Le pacte vert pour l'Europe", COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

- (5) Dans le règlement (UE) [--] du Parlement européen et du Conseil⁵, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2050. Par ailleurs, ce règlement jette les bases d'un engagement contraignant de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre de l'Union (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.
- (7) 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.
- (8) Pour réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, il convient de renforcer les exigences de réduction visées au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil⁶ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réaliser des réductions supplémentaires au-delà de 2030. En l'absence de mesures ambitieuses visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier, une réduction des émissions plus importante sera nécessaire dans d'autres secteurs, notamment dans des secteurs où la décarbonation se révèle plus complexe.

⁵ Règlement (UE) [.../...] du [...] 2021 du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat), [JO L, .../...].

⁶ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

- (9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important 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 et les économies d'énergie et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. Dans le cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également 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 CO₂ 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 incluent également les véhicules hybrides rechargeables performants, peuvent continuer de jouer un rôle sur la voie de la transition.
- (10) Dans ce contexte, de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ devraient être établis pour les voitures particulières 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 émissions nulles suivant un bon rapport coût-efficacité.
- (11) Les objectifs des normes de performance révisées en matière de CO₂ devraient être accompagnés d'une stratégie européenne permettant de relever les défis posés par l'intensification de la construction de véhicules à émission nulle et du déploiement de technologies connexes, et de répondre à la nécessité du perfectionnement et de la reconversion professionnels des travailleurs dans ce secteur, de la diversification économique et de la reconversion des activités. Le cas échéant, il convient d'envisager un soutien financier au niveau de l'Union européenne et des États membres pour attirer des investissements privés, notamment par l'intermédiaire du Fonds social européen plus, du Fonds pour une transition juste, du Fonds pour l'innovation, de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments du cadre financier pluriannuel et de Next Generation EU, conformément aux règles en matière d'aides d'État. Les règles révisées relatives aux aides d'État en matière d'environnement et d'énergie permettront 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 nouvelle stratégie industrielle.

- (12) La nouvelle stratégie industrielle⁷ actualisée prévoit la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, il convient d'élaborer un parcours de transition pour l'écosystème "mobilité" afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours devrait tenir compte en particulier des PME dans la chaîne d'approvisionnement automobile, de la consultation des partenaires sociaux, notamment par les États membres, et devrait tirer parti de la stratégie européenne en matière de compétences, notamment d'initiatives telles que le pacte sur les compétences, pour encourager le secteur privé et d'autres parties prenantes à renforcer et à recycler les compétences de la main-d'œuvre européenne dans la perspective des transitions écologique et numérique. Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables devraient également être abordées dans ce parcours. Les progrès accomplis sur la voie de la transition de l'écosystème "mobilité" devraient être évalués tous les deux ans dans le cadre d'un rapport d'étape rédigé par la Commission, portant notamment sur les progrès réalisés dans le déploiement des véhicules à émission nulle, l'évolution de leurs prix, le déploiement de carburants alternatifs et la mise en place de l'infrastructure conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la contribution des technologies innovantes à une mobilité neutre pour le climat, la compétitivité internationale, les investissements dans la chaîne de valeur automobile, le renforcement des compétences et la reconversion professionnelle des travailleurs, et la reconversion des activités. Le rapport d'étape se fondera, par ailleurs, sur les rapports d'étape bisannuels que les États membres soumettent au titre du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La Commission devrait consulter les partenaires sociaux lors de la préparation du rapport d'étape, et inclure les résultats dans le 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.
- (13) Ces objectifs à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le déploiement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement tel que prévu dans la directive 2014/94/CE du Parlement européen et du Conseil⁸.

⁷ Communication de la Commission "Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe", COM(2021) 350 final du 5 mai 2021.

⁸ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

- (14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs au fil du temps afin de gérer la transition vers les véhicules à émission nulle avec un bon rapport coût-efficacité. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à diminuer les niveaux cibles tous les cinq ans.
- (15) 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 ("ZLEV") 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 ZLEV à partir de 2030. Avant cette date et, par conséquent, tout au long de la présente décennie, le mécanisme d'incitation pour les ZLEV continuera de soutenir le déploiement des véhicules dont les émissions oscillent entre zéro et 50 g CO₂/km, notamment des véhicules électriques à batterie, des véhicules électriques à pile combustible fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules hybrides rechargeables performants. Après cette date, les véhicules hybrides rechargeables continueront d'être imputés sur les objectifs à l'échelle du parc que les constructeurs de véhicules doivent atteindre.
- (16) L'application des normes en matière d'émissions de CO₂ est étroitement liée à la mise en œuvre de la législation relative à la réception par type. Après l'abrogation et le remplacement de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil⁹ le 1^{er} septembre 2020 par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil¹⁰, il convient, pour préserver la cohérence 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 par rapport à la législation-cadre relative à la réception par type.

⁹ 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 (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

¹⁰ 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) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

- (17) 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 basée sur la masse moyenne du parc de véhicules neufs de l'Union et du parc de véhicules neufs du constructeur. Même s'il s'avère approprié de maintenir ce mécanisme, il convient d'éviter que l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur ne devienne négatif à la suite du renforcement des objectifs à l'échelle du parc de l'Union. C'est la raison pour laquelle il convient de préciser que, en pareil cas, l'objectif d'émissions spécifiques devrait être fixé à 0 g CO₂/km.
- (18) Pour garantir une répartition équitable de l'effort de réduction, les deux courbes de valeurs limites pour les véhicules utilitaires légers et lourds devraient être ajustées afin de tenir compte des objectifs renforcés en matière de réduction des émissions de CO₂.
- (19) Les valeurs utilisées pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques et le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur sont basées sur les données enregistrées dans les documents de réception par type et les certificats de conformité des véhicules concernés. Il est indispensable, pour garantir l'efficacité des normes en matière d'émissions de CO₂, 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 les documents 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 pareils cas, la Commission devrait être habilitée à demander aux autorités concernées compétentes en matière de 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.
- (20) La communication des données relatives aux véhicules des catégories M2 (autobus) et N2 (camions de dimensions moyennes) relève du champ d'application du règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil¹¹. Il convient donc de supprimer cette exigence du règlement (UE) 2019/631.

¹¹ 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 CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

- (21) Compte tenu du renforcement des objectifs généraux 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 harmonisées, sauf pour les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés au cours d'une année civile. Par conséquent, la possibilité offerte aux constructeurs qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières ou entre 1 000 et 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 devrait être supprimée à partir de 2030.
- (22) Pour garantir la clarté juridique et la cohérence avec la pratique actuelle, il convient de préciser que les valeurs M0 et TM0 devraient être ajustées par voie de modifications de l'annexe I du règlement (UE) 2019/631 au lieu de prévoir un acte complétant ce règlement.
- (23) 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 passés en revue dans le rapport bisannuel.
- (24) 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 y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/631.

(25) Pour que le calcul des objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs responsables des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers multiétapes puisse être ajusté afin de tenir compte des modifications apportées à la procédure permettant de déterminer les émissions de CO₂ 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 modifier, le cas échéant, les formules de calcul visées à l'annexe I, partie B, du règlement (UE) 2019/631. 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". 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.

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

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

(1) l'article 1^{er} 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 5 *bis* suivant est inséré:

"5 *bis* À partir du 1^{er} 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 % des objectifs 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 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.";

- (c) au paragraphe 6, les termes "À compter du 1^{er} janvier 2025" sont remplacés par les termes "Du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029,";
 - (d) le paragraphe 7 est supprimé;
- (2) l'article 2 est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:
 - (a) au point a), la référence à l'"annexe II de la directive 2007/46/CE" est remplacée par "article 4, paragraphe 1, point a) i), du règlement (UE) 2018/858";
 - (b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) véhicules de catégorie N₁ tels que définis à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858 relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 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 compter du 1^{er} janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) n° 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 une référence à "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 partie introductive est remplacée par le texte suivant:

"Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 s'appliquent. Les définitions suivantes s'appliquent également:";
 - (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 point c), lorsque l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, ou à l'annexe I, partie 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 6 *bis* 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) le paragraphe 11 est supprimé;
- (6) à l'article 10, 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 2029 comprise.";
- (7) à l'article 13, paragraphe 3, la deuxième 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.";
- (8) à l'article 14, paragraphe 2, les termes "compléter le présent règlement en établissant les mesures visées au" sont remplacés par les termes "modifier l'annexe I comme le prévoit le";
- (9) l'article 14 *bis* suivant est inséré:

"Article 14 *bis*

Rapport d'avancement

Au plus tard le 31 décembre 2025, et tous les deux ans par la suite, la Commission rend compte des progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter la transition, y compris par des moyens financiers.

Dans ses rapports, la Commission examine tous les facteurs qui contribuent à progresser de manière rentable sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela comprend notamment:

- le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires légers, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement conformément au règlement sur l'infrastructure pour carburants alternatifs et l'analyse du marché de l'occasion dans les États membres;
- la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables pour parvenir à une mobilité neutre pour le climat; l'incidence sur les consommateurs, y compris en ce qui concerne les prix de l'électricité, en particulier sur les ménages à revenus faibles et moyens, les avancées réalisées dans le dialogue social; l'efficacité des mesures de soutien à la reconversion et à la mise à niveau des compétences de la main-d'œuvre du secteur automobile ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émissions nulles;
- l'incidence du présent règlement modificatif sur la réalisation des objectifs des États membres au titre du règlement UE/xxxx/xxxx [règlement modifié relatif à la répartition de l'effort] et des normes de qualité de l'air au titre de la directive 2008/50/CE;
- la nécessité d'adopter des mesures supplémentaires, y compris au niveau de l'UE, pouvant faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émissions nulles;

(10) l'article 15 est modifié comme suit:

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

"1. La Commission évalue, en 2028, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur les deux rapports annuels, et soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.

Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.";

(b) les paragraphes 2 à 5 sont supprimés;

(c) le paragraphe 9 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.";

(11) l'article 17 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe 2, les termes "l'article 15, paragraphe 8," sont remplacés par les termes "l'article 15, paragraphes 8 et 9,";
- (b) au paragraphe 3, les termes "l'article 15, paragraphe 8," sont remplacés par les termes "l'article 15, paragraphes 8 et 9,";
- (c) au paragraphe 6, les termes "l'article 15, paragraphe 8," sont remplacés par les termes "l'article 15, paragraphes 8 et 9,";

(12) 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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président / La présidente

Par le Conseil

Le président / La présidente

L'annexe I est modifiée comme suit:

1) la partie A est modifiée de la manière suivante:

a) au point 6.1, le titre est remplacé par le texte suivant:

"Objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 et au-delà";

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 6.1.3 suivant est ajouté:

"6.1.3 Objectif à l'échelle du parc de l'Union pour 2035 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₅)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est déterminé conformément au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₅ est tel que défini à l'article 1^{er}, 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 pour 2025 et au-delà

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 référence pour le CO₂, 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 à émission nulle et à faibles émissions neufs, chacun d'entre eux étant compté comme $ZLEV_{\text{specific}}$ conformément à la formule ci-après, divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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 à émission nulle ou à faibles émissions neufs ont été immatriculés en 2017*, $ZLEV_{\text{specific}}$ est calculé, jusqu'en 2029 compris, conformément à la formule suivante:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

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 comprise 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 15 % 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'Union₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

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

où:

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

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1;

6.3.3 Objectifs d'émissions spécifiques pour 2035 et au-delà

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ est déterminé conformément au point 6.1.3;

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

où:

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

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ 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 étant le nombre total de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs 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 pour 2025 et au-delà";

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 6.1.3 suivant est ajouté:

"6.1.3 Objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2035 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₅)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est déterminé conformément au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₅ est tel que défini à l'article 1^{er}, 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 de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.3;

α est égal à $a_{2030,L}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 , et à $a_{2030,H}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM_0 ;

où:

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

$a_{2030,H}$ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1";

e) le point 6.2.3 suivant est ajouté:

"6.2.3 Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2035 et au-delà

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ 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 $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

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

average emissions₂₀₂₁ 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 6.3.2 est remplacé par le texte suivant:

"6.3.2 Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{\text{targets}}$ - objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀)

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;

$\emptyset_{\text{targets}}$ 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'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2";

g) le point 6.3.3 suivant est ajouté:

" 6.3.3 Objectifs d'émissions spécifiques pour 2035 et au-delà

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{\text{targets}}$ - objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅)

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;

θ_{targets}

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'Union₂₀₃₅ est déterminé conformément au point 6.1.3."
