Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 28 mars 2023
(OR. en, it, pl)

6740/23
ADD 1 REV 3

Dossier interinstitutionnel:
2021/0197(COD)

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet 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 **(première lecture)** - Adoption de l'acte législatif = Déclarations

Déclarations de l'Italie

Première déclaration

L'Italie souscrit à l'objectif de décarbonation du secteur du transport routier, qu'elle est pleinement résolue à poursuivre, étant donné que, pour pouvoir atteindre les objectifs de l'Union en matière de climat, il est essentiel de réduire les émissions de CO_2 de ce secteur, en particulier les émissions des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

Nous estimons que, dans le secteur du transport par route, la décarbonation doit être réalisée dans le respect du principe d'une transition économiquement durable et socialement équitable vers les émissions nulles et du principe de neutralité technologique.

Nous sommes assurément favorables à l'électrification des véhicules utilitaires légers. Néanmoins, nous ne pensons pas que cette solution doive être considérée, durant la phase de transition, comme la seule voie permettant de parvenir à des émissions nulles.

Le passage à l'électrique requiert des changements importants dans l'ensemble du secteur automobile, qui doivent être planifiés et supervisés avec toute l'attention nécessaire, afin d'éviter qu'ils ne produisent des effets indésirables sur les plans économique, industriel et social. Des citoyens à faibles revenus ont des véhicules à moteur thermique, qui resteront en circulation au-delà de l'année 2035. Les voitures électriques seront un succès dans la mesure où ces citoyens pourront se permettre d'acquérir ce genre de véhicule.

Dans l'intervalle, la neutralité technologique permettra aux États membres de tirer profit de toutes les solutions dont ils disposent pour décarboner le secteur des transports, en fonction de leurs circonstances nationales et de leurs points de départ. L'utilisation de carburants renouvelables, compatibles avec les moteurs thermiques, garantira une réduction immédiate des émissions, sans exiger de sacrifices économiques disproportionnés de la part des citoyens. Le passage en force à des véhicules électriques, au contraire, risque de ne pas être bien accepté par une partie du marché, ce qui pourrait être préjudiciable aux constructeurs de voitures et de camionnettes. De surcroît, cela entraverait le développement technologique des moteurs hybrides ayant un très faible impact sur l'environnement.

Du point de vue du secteur industriel, l'augmentation de la demande de carburants renouvelables sera une occasion importante, pour la pétrochimie, de diversifier ses activités.

En fixant un objectif de réduction des émissions de 100 % à l'horizon 2035, et sans prévoir aucune mesure d'incitation pour l'utilisation de carburants renouvelables, le règlement proposé ne se conforme pas au principe de neutralité technologique. Par conséquent, l'Italie n'est pas en mesure de le soutenir.

Pour rappel, la réalisation d'un objectif de réduction des émissions de 100 % est subordonnée à diverses conditions, parmi lesquelles:

- le développement d'une chaîne de valeur des moteurs et des batteries électriques dans l'Union;

- un approvisionnement durable et diversifié en matières premières nécessaires;

- des infrastructures de recharge et de ravitaillement adéquates;

- une amélioration du réseau électrique, de manière à ce qu'il puisse faire face à l'augmentation de la demande;

- un processus d'adaptation de l'ensemble du secteur automobile, y compris par la fourniture des compétences nécessaires;

- l'acceptation, par le marché, des nouveaux véhicules, qui devraient être disponibles à un prix abordable, notamment pour les familles et les consommateurs les plus vulnérables.

Si ces conditions, dont la réalisation ne dépend pas uniquement de la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/631 et exigera des investissements importants et des mesures de compensation, ne devaient pas être remplies, l'objectif poursuivi aurait de graves répercussions, sur les plans économique, social et environnemental, ainsi que pour l'autonomie stratégique de l'Union.

Nous notons, à cet égard, que l'Union a jusqu'à présent suivi une approche essentiellement réglementaire à l'égard du secteur automobile, alors que les États-Unis (avec l'IRA) et la Chine ont, quant à eux, adopté des plans d'incitation.

En conséquence, nous estimons que la Commission devrait:

- appuyer par tous les moyens disponibles, législatifs et financiers, la transition du secteur automobile, en particulier des PME;

- examiner les progrès accomplis vers une mobilité routière à émissions nulles, et en rendre compte en temps opportun et de manière exhaustive, en prenant en considération tous les facteurs qui contribuent à une transition équitable et efficace du point de vue des coûts, y compris une évaluation des éventuels déficits de financement, ainsi que l'indique le règlement (article 14 *bis*);

- garantir, sur la base de la surveillance, de l'évaluation et de la publication de rapports évoquées ci-dessus, un réexamen rigoureux et crédible des objectifs en 2026, ainsi que le prévoit le règlement (article 15);

- donner suite à la disposition qui prévoit l'immatriculation, après 2035, des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO_2 (considérant 11);

- présenter une proposition visant à inclure dans le règlement des mécanismes de comptabilisation des avantages, au niveau de la réduction des émissions de CO_2, des carburants renouvelables.

Deuxième déclaration

L'Italie prend note de la déclaration écrite de la Commission concernant le considérant 11 du nouveau règlement sur les émissions des voitures et des camionnettes, qui porte sur l'immatriculation après 2035 des véhicules à combustion interne fonctionnant avec des carburants neutres en CO_2.

La reconnaissance par la Commission du fait que ces véhicules pourront encore être immatriculés et qu'ils contribueront donc également à la réalisation des objectifs de réduction des émissions fixés par ledit règlement est une évolution positive.

Nous considérons cette évolution comme une réponse à l'invitation formulée en ce sens dans la déclaration faite par l'Italie le 28 février dernier, qui a conduit à reporter le vote sur la disposition soumise aujourd'hui à l'examen des États membres.

À cet égard, nous prenons acte de l'engagement pris par la Commission de mettre en œuvre le considérant 11 avant le réexamen des objectifs du règlement prévu pour 2026, en présentant des propositions d'actes législatifs dès les prochains mois.

À la lumière de cette ouverture et dans le souci d'une plus grande efficacité, l'Italie a demandé un débat plus approfondi entre les États membres, tenant compte de toutes les solutions disponibles.

Si nous saluons donc le choix de reconsidérer les moteurs à combustion interne comme étant indispensables pour la viabilité économique et sociale de nombreux pays de l'Union, nous estimons, en revanche, que l'inclusion, dans la déclaration de la Commission, des seuls carburants de synthèse constitue une interprétation trop restrictive, qui ne permet pas encore une pleine mise en œuvre du principe de neutralité technologique que l'Italie a toujours défendu sur le fondement de données techniques et scientifiques.

En effet, nous sommes convaincus que les biocarburants peuvent aussi être inclus dans la catégorie des combustibles neutres en termes d'équilibrage global du CO_2 et qu'ils contribuent à la décarbonation progressive du secteur.

Nous nous efforcerons donc, dans le cadre des procédures d'approbation des actes législatifs indiqués par la Commission, de faire en sorte que les biocarburants soient également considérés comme des carburants neutres en CO_2, et, pour ce qui est de la décision finale de ce Conseil, en appelant de nos vœux une contribution ultérieure et fructueuse, nous nous abstenons.

Déclaration de la Pologne

La Pologne désapprouve vivement l'adoption du présent acte législatif.

La Pologne n'est pas favorable à ce que les nouvelles taxes et charges soient répercutées sur les citoyens, par exemple en augmentant le coût de l'accès aux carburants. Tous les coûts supplémentaires résultant des nouvelles charges devraient être supportés par les constructeurs et ne pas être répercutés sur les citoyens. La législation de l'UE devrait inciter les constructeurs automobiles à proposer des véhicules à émission nulle au coût le plus bas possible pour les citoyens. Elle devrait également tenir compte de la diversité des situations dans les différents États membres, afin de ne pas contribuer à creuser la fracture sociale et à aggraver la pauvreté ou l'exclusion.

Les efforts pour réduire le niveau d'émissions des véhicules devraient tenir compte des possibilités du marché, tant du point de vue des capacités technologiques des constructeurs ou des équipementiers automobiles, que du point de vue économique, sans perdre de vue les capacités financières des citoyens du pays.

En outre, la Pologne ne peut accepter que des exemptions soient prévues pour les constructeurs de certaines marques de luxe, ce qui est contraire au principe général d'une réduction des émissions par tous les secteurs dans le cadre d'une approche socialement équitable. En temps de crise, les dérogations devraient viser les citoyens les plus pauvres plutôt que les constructeurs de voitures de luxe. Par conséquent, la Pologne fait part de sa position négative à l'égard du présent acte législatif.

Déclaration commune de l'Estonie et de la Lituanie

Nous soutenons pleinement l'ambitieux paquet "Ajustement à l'objectif 55" et saluons le résultat du vote sur la proposition de la Commission au Parlement européen, qui reflète l'accord de compromis intervenu entre les institutions lors des trilogues.

Si nous souscrivons aux objectifs du règlement visant à réduire les émissions du transport routier conformément aux objectifs climatiques de l'Union, nous regrettons que les véhicules fonctionnant au gaz ne soient pas pris en compte dans le règlement. Pour nous, il est important de promouvoir l'utilisation du biométhane dans les transports et, au cours des négociations, nous avons présenté une proposition visant à encourager les véhicules fonctionnant au gaz. Nous souhaitons également insister auprès de la Commission sur le considérant relatif à l'immatriculation après 2035 des véhicules fonctionnant avec des carburants neutres en CO_2.

Enfin, nous estimons qu'il est essentiel de maintenir la neutralité technologique lors de la révision des normes en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds.

Déclaration de la Commission

La Commission européenne s'efforce de se doter d'une réglementation en matière de climat neutre sur le plan technologique, en particulier grâce à la réglementation des normes d'émission de CO_2 pour les voitures et les véhicules utilitaires légers. La Commission reconnaît et confirme la décision du Parlement européen et du Conseil d'inclure le considérant 11 dans le texte de compromis qui a été convenu dans le cadre de la révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les camionnettes et les voitures neuves. La Commission prendra ce considérant comme point de départ pour les initiatives législatives à venir.

Dans un premier temps, immédiatement après l'adoption du règlement par le Parlement européen et le Conseil, la Commission présente un règlement d'exécution pour l'homologation de ces véhicules, mettant ainsi en place une procédure de réception par type rigoureuse et anti-fraude pour les véhicules fonctionnant exclusivement et de manière permanente avec des carburants renouvelables d'origine non biologique. La Commission s'efforcera d'obtenir des travaux rapides au sein du comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) et se consacrera à la bonne finalisation du processus de décision.

La Commission travaillera également sans délai à la poursuite de la mise en œuvre du considérant 11. À la suite de la consultation des parties prenantes, la Commission proposera également, conformément à l'habilitation juridique prévue à l'automne 2023, un acte délégué précisant comment les véhicules fonctionnant uniquement aux carburants électriques contribueraient à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO_2, en ce qui concerne la réglementation des normes d'émission de CO_2 pour les voitures et les véhicules utilitaires légers. Si les colégislateurs rejettent la proposition, la Commission suivra une autre voie législative, par exemple une révision du règlement relatif aux émissions de CO_2 afin de mettre en œuvre au moins le contenu juridique de l'acte délégué.