

Bruxelles, le 7 juin 2018
(OR. en)

9728/18

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) – Débat d'orientation

En vue de la session du Conseil "Environnement" du 25 juin 2018, on trouvera en annexe une note d'information sur la proposition et un questionnaire de la présidence.

Le Comité des représentants permanents est invité à prendre note de la note d'information et du questionnaire et à les transmettre au Conseil.

Note d'information et questionnaire en vue du débat d'orientation**I. Introduction**

1. Le 8 novembre 2017, la Commission a présenté sa proposition de règlement concernant l'établissement de nouvelles normes d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. Cette proposition vise, notamment, à permettre de parvenir à l'objectif, fixé par le Conseil européen, d'une réduction de 30 % des émissions d'ici 2030 dans les secteurs ne relevant pas du SEQE et de réaliser les objectifs de l'Accord de Paris.
2. À cette fin, la Commission propose, par rapport aux objectifs établis pour 2021 par la législation antérieure, de fixer des objectifs de réduction des émissions de CO₂ au niveau de l'UE pour les voitures particulières et les camionnettes neuves pour la période 2025-2029 et à partir de 2030, à savoir:
 - 15 % pour la période 2025-2029 pour les voitures ainsi que pour les camionnettes;
 - 30 % à partir de 2030 pour les voitures ainsi que pour les camionnettes.

La proposition maintient la masse de véhicules de la flotte en tant que paramètre pour le calcul des objectifs spécifiques de chaque constructeur.

3. Afin de favoriser progressivement l'adoption de véhicules à émission nulle/à faibles émissions (véhicules électriques ou hybrides rechargeables, par exemple), la proposition de la Commission comporte un mécanisme prévoyant, à partir de 2025, d'inciter les constructeurs à mettre sur le marché un nombre plus élevé de ce type de véhicules. Si la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions d'un constructeur dépasse une certaine valeur de référence, celui-ci sera récompensé en se voyant assigner des objectifs d'émission de CO₂ moins stricts. Il est proposé d'établir cette valeur de référence à 15 % pour la période 2025-2029 et à 30 % à partir de 2030.

La Commission propose que, pour le calcul de la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions d'un constructeur, un véhicule soit d'autant plus pris en compte pour ce qui est d'atteindre la valeur de référence que ses émissions de CO₂ seront faibles. Les véhicules à émission nulle seront donc ceux qui entreront le plus en ligne de compte.

II. Travaux au sein du Conseil

4. La proposition a été examinée lors de plusieurs réunions du groupe "Environnement" centrées en particulier sur d'autres questions de fond figurant dans la proposition, telles que:
 - les mesures visant à aider les constructeurs à atteindre leurs objectifs (groupements de constructeurs, dérogations et éco-innovations), y compris l'introduction de nouvelles mesures à cet effet;
 - les dispositions concernant les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie en conditions de conduite réelle ainsi que la conformité en service des émissions de CO₂, y compris l'impact de la modification apportée à la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP). À cet égard, la question de la mise au point d'un essai permettant de mesurer les émissions en conditions de conduite réelle a notamment été soulevée lors des travaux.
5. En ce qui concerne les objectifs proposés et les incitations en faveur des véhicules à émission nulle/à faibles émissions, les discussions ont fait apparaître qu'un certain nombre de délégations n'ont pas encore de position bien définie. Les points de vue des délégations qui se sont prononcées varient:
 - en ce qui concerne les objectifs proposés, certaines délégations y sont favorables, tandis que d'autres les trouvent trop ambitieux, en particulier l'objectif pour 2025, ou préconisent de les fixer à un niveau plus élevé. Certaines délégations proposent de supprimer la masse en tant que paramètre pour le calcul des objectifs spécifiques des constructeurs, alors que d'autres sont favorables à son maintien. Le risque de voir la proposition entraîner une "fuite de carbone intra-européenne" dans le secteur des transports à la suite d'une augmentation des importations de véhicules d'occasion depuis les États membres à haut revenu vers les États membres à faible revenu a également été évoqué;

- d'une manière générale, les dispositions concernant les incitations en faveur des véhicules à émission nulle/à faibles émissions sont accueillies favorablement, mais certaines délégations estiment qu'elles ne sont pas technologiquement neutres, faisant valoir qu'elles favorisent excessivement les véhicules à émission nulle par rapport aux véhicules à faibles émissions tels que les hybrides rechargeables. D'autres préféreraient que les incitations soient axées sur les véhicules à émission nulle. Un certain nombre de délégations soutiennent l'idée d'instaurer un mécanisme par lequel les constructeurs qui n'atteindraient pas la valeur de référence seraient pénalisés en se voyant assigner des objectifs plus élevés (système qualifié également de "bonus-malus"). Certaines délégations pourraient soutenir la fixation de quotas contraignants pour les véhicules à émission nulle/à faibles émissions.

6. Enfin, une série de questions plus techniques ont été éclaircies (voir le texte de la présidence figurant dans le document 8949/18).

III. Questions

7. Compte tenu de ce qui précède, la présidence invite les ministres à fournir, pour la suite des travaux, des orientations concernant les questions suivantes:

- a) *Le niveau d'ambition proposé concernant les objectifs pour 2025 et 2030 pour ce qui est des voitures et des camionnettes établit-il un juste équilibre entre le fait de contribuer d'une manière appropriée à la réduction des émissions de CO₂ et celui d'assurer des emplois et la croissance en Europe ainsi que la compétitivité de l'industrie automobile européenne?*
- b) *Le mécanisme d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle/à faibles émissions, tel qu'il est proposé par la Commission, constitue-t-il le moyen le plus efficace de favoriser l'adoption de ce type de véhicules et y contribue-t-il au mieux?*