

Bruxelles, le 16 juillet 2021
(OR. en)

10906/21

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

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 juillet 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 556 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 556 final.

p.j.: COM(2021) 556 final



Bruxelles, le 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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 climat

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

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La **communication sur le pacte vert pour l'Europe**¹ a lancé une nouvelle stratégie de croissance de l'UE, qui vise à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive. Elle réaffirme l'ambition de la Commission de renforcer ses objectifs climatiques et de faire de l'Europe le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050. Elle vise aussi à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. 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.

Il est urgent de lutter contre le changement climatique. Conformément aux conclusions scientifiques du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), les émissions mondiales nettes de CO₂ doivent être ramenées à zéro vers 2050. Quant à tous les autres gaz à effet de serre, la neutralité doit être atteinte vers la fin du siècle. Ce problème pressant impose à l'UE d'intensifier son action et de jouer un rôle de premier plan au niveau mondial en devenant climatiquement neutre d'ici à 2050. Cet objectif est énoncé dans la communication intitulée «**Une planète propre pour tous** – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat»².

En s'appuyant sur une analyse d'impact exhaustive, la Commission a proposé, dans sa communication de septembre 2020 intitulée «**Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030**»³, de revoir les ambitions de l'UE à la hausse et de présenter un plan global afin de porter à au moins 55 % en 2030 l'objectif contraignant de l'Union européenne en matière de réduction des émissions nettes, de façon responsable. Un niveau d'ambition plus élevé pour 2030 permet de donner aux responsables politiques et aux investisseurs la certitude que les décisions qui seront prises au cours des prochaines années ne contiendront pas de niveaux d'émissions incompatibles avec l'objectif de l'UE de devenir neutre sur le plan climatique à l'horizon 2050. L'objectif fixé pour 2030 est conforme à l'objectif de l'accord de Paris de contenir l'élévation de la température mondiale nettement en dessous de 2 °C et de poursuivre l'action menée pour la limiter à 1,5 °C.

Le Conseil européen a approuvé le nouvel objectif contraignant de l'UE pour 2030 lors de sa réunion de décembre 2020⁴. Il a également invité la Commission «à évaluer la manière dont tous les secteurs économiques peuvent contribuer au mieux à la réalisation de l'objectif fixé pour 2030 et à présenter les propositions nécessaires, accompagnées d'un examen approfondi de l'impact environnemental, économique et social au niveau des États membres, en tenant compte des plans nationaux en matière d'énergie et de climat et en examinant les flexibilités existantes».

À cette fin, la **loi européenne sur le climat**, comme convenu avec les colégislateurs, donnera un caractère juridiquement contraignant à l'objectif de neutralité climatique de l'UE, et

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Conclusions adoptées par le Conseil européen lors de la réunion tenue les 10 et 11 décembre 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

relèvera le niveau d'ambition pour 2030 en portant l'objectif de réduction des émissions nettes à au moins 55 % en 2030 par rapport à 1990.

Afin de suivre la trajectoire proposée dans la loi européenne sur le climat et d'honorer ce niveau d'ambition plus élevé pour 2030, la Commission a passé en revue la législation actuellement en vigueur dans les domaines de l'énergie et du climat, qui ne devrait réduire les émissions de gaz à effet de serre que de 40 % d'ici à 2030 et de 60 % d'ici à 2050.

Comme annoncé dans le plan cible en matière de climat de la Commission, le paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55»)⁵ est l'élément constitutif le plus complet des efforts de mise en œuvre du nouvel objectif climatique ambitieux à l'horizon 2030, et l'ensemble des politiques et des secteurs économiques, y compris le transport routier, devront apporter leur pierre à l'édifice.

Les transports sont le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont en augmentation. Les **émissions de GES provenant du transport routier** ne font pas exception à la règle. Elles représentent près de 20 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union européenne et ont sensiblement augmenté depuis 1990. Le trafic et l'encombrement de la circulation continuent d'influencer la qualité de l'air, ce qui incite un nombre croissant de villes à instaurer des zones à émissions faibles ou nulles limitant l'accès des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne et certains États membres à annoncer la suppression progressive des ventes de voitures équipées d'un moteur à combustion interne.

L'industrie automobile revêt une importance capitale pour l'économie de l'UE et représente plus de 7 % du PIB de l'Union. Elle fournit des emplois, directement ou indirectement, dans le secteur de la fabrication, des ventes, de l'entretien, de la construction, des transports et des services de transport, à 14,6 millions d'Européens. L'UE fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur. Chaque année, l'Union européenne investit 60,9 milliards d'EUR dans la recherche et le développement automobiles.

Le secteur automobile subit une transformation structurelle majeure. Citons notamment l'évolution des technologies propres et numériques, en particulier, l'abandon des moteurs à combustion interne au profit de technologies à émissions faibles ou nulles, et les véhicules de plus en plus connectés. L'Union européenne devrait avoir pour ambition de donner au secteur automobile les moyens de conserver et de consolider sa position de chef de file dans les technologies d'avenir, notamment face à la concurrence internationale.

La **stratégie de mobilité durable et intelligente**⁶ de la Commission porte sur les questions plus générales de la transition vers une mobilité à émission nulle et établit une feuille de route pour mettre résolument les transports européens sur la voie d'un avenir durable et intelligent.

Le plan d'action accompagnant la stratégie prévoit des politiques visant, entre autres, à encourager l'utilisation de véhicules à zéro émission et d'infrastructures connexes. La transition vers des véhicules à émission nulle préviendra la pollution et améliorera la santé de nos citoyens; elle soutient également l'**ambition «zéro pollution»** du pacte vert pour l'Europe, telle qu'elle est énoncée dans le plan d'action «zéro pollution»⁷.

⁵ COM/2020/562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM/2021/400 final, voir également dans ce contexte la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe et la directive (UE) 2016/2284 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques.

Les **normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers** constituent des facteurs déterminants pour la réduction des émissions de CO₂ dans ce secteur, comme indiqué dans la communication intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030».

Cette proposition a pour **objectifs généraux** de contribuer à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 et, à cette fin, conformément à la loi européenne sur le climat, de contribuer à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990.

La proposition poursuit **trois objectifs spécifiques**. Premièrement, elle a pour but de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques à l'horizon 2030 et 2050 en réduisant les émissions de CO₂ provenant des voitures et des véhicules utilitaires légers.

Étant donné que l'effet des normes en matière d'émissions de CO₂ sur la réduction des émissions provenant du parc de véhicules n'est pas immédiat et compte tenu de la dynamique du renouvellement de la flotte, il importe d'agir rapidement pour garantir la réalisation de l'objectif à long terme.

Le deuxième objectif spécifique consiste à procurer des avantages **aux consommateurs et aux citoyens** en déployant à grande échelle des véhicules à zéro émission. Les principaux bénéfices escomptés concernent notamment l'amélioration de la qualité de l'air, en particulier dans les villes. Les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ incitent les constructeurs à accroître l'offre de véhicules à zéro émission. Cette augmentation de l'offre permet aux consommateurs de bénéficier de modèles de véhicules à zéro émission plus abordables et de réaliser d'importantes économies d'énergie grâce à l'utilisation de véhicules à émission nulle, réduisant ainsi le coût total lié à la possession de ces véhicules.

Le troisième objectif spécifique consiste à stimuler l'**innovation dans le secteur des technologies à émissions nulles**, pour renforcer la **primauté technologique** de la chaîne de valeur automobile et stimuler l'emploi dans l'UE. Bien que le secteur automobile soit parvenu à mettre au point et à fabriquer des technologies de pointe pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne et à les commercialiser à l'échelle mondiale, il doit affecter une part croissante des investissements aux technologies à émissions nulles. Dans ce cadre mondial, la chaîne automobile de l'UE doit également jouer un rôle de premier plan dans la transition mondiale en cours vers une mobilité à émission nulle. La proposition est neutre sur le plan technologique et sera assortie de mesures visant à encourager l'utilisation de carburants à zéro émission et des infrastructures de recharge.

L'amélioration de l'efficacité énergétique et de la sécurité énergétique devrait figurer au nombre des bénéfices connexes supplémentaires.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le paquet sur le climat et l'énergie «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55») est un ensemble de propositions visant à réviser la législation de l'Union pour veiller à ce qu'elle soit conforme à l'ambition climatique accrue de l'UE. Toutes les initiatives de ce paquet sont étroitement liées.

La présente proposition législative sur les normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les véhicules utilitaires légers complète les autres propositions contenues dans le paquet et assure la cohérence, notamment, avec les mesures suivantes.

En garantissant une réduction des émissions du transport routier, les normes en matière d'émissions de CO₂ aident notamment les États membres à réaliser les objectifs qui leur sont

assignés au titre du **règlement (UE) 2018/842 relatif à la répartition de l'effort**⁸. Étant donné qu'elles encouragent l'électrification des véhicules, ces normes contribuent à la fois aux objectifs d'efficacité énergétique et à l'objectif des énergies renouvelables, en offrant une voie complémentaire pour l'utilisation de l'énergie renouvelable.

Il existe des complémentarités manifestes entre les normes en matière d'émissions de CO₂ et l'échange de droits d'émission pour les bâtiments et le transport routier. Les normes relatives aux émissions de CO₂ portent sur la fourniture de véhicules à zéro émission plus économes en carburant, en imposant des exigences aux constructeurs de véhicules en ce qui concerne leurs nouvelles flottes de véhicules. L'extension de l'échange de droits d'émission concerne l'utilisation des carburants dans l'ensemble du parc de véhicules. Elle pourrait accroître la demande de véhicules plus économes en carburant et de véhicules à émission nulle, facilitant ainsi la réalisation des objectifs en matière d'économie de carbone des constructeurs de véhicules.

Par ailleurs, en approvisionnant le marché en nouveaux véhicules à zéro émission, les normes en matière d'émissions de CO₂ complètent la **directive (UE) 2018/2001 sur les énergies renouvelables**⁹, qui décarbonera la production de l'électricité utilisée dans les véhicules électriques et encouragera l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone pour les véhicules du parc équipés d'un moteur à combustion.

Il existe également d'importantes synergies entre les normes en matière d'émissions de CO₂, le renforcement du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE)¹⁰ et la directive sur les énergies renouvelables. Le système d'échange de quotas d'émission et la directive sur les énergies renouvelables entraîneront la décarbonation de la production d'électricité, de sorte que les véhicules à zéro émission, sous l'effet des normes en matière d'émission de CO₂, seront progressivement alimentés par des sources d'énergie renouvelable, ce qui permettra de décarboner entièrement les émissions du puits à la roue.

Enfin, tandis que les normes en matière d'émissions de CO₂ garantissent l'approvisionnement en véhicules à zéro émission, la **directive 2014/94/UE relative à une infrastructure pour carburants alternatifs**¹¹, qui encourage le déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement, est un instrument complémentaire nécessaire pour surmonter l'obstacle commercial au déploiement de cette infrastructure. Cela est également encouragé par le règlement relatif à la répartition de l'effort, qui incite les États membres à prendre des mesures dans le secteur du transport routier.

Les effets conjugués de la fiscalité sur l'énergie, des investissements dans l'infrastructure de recharge et de ravitaillement, d'une nouvelle tarification du carbone et de la mise à jour des normes en matière de CO₂ contribuent à une approche équilibrée et rentable permettant de réduire les émissions du transport routier, de surmonter les obstacles et les échecs

⁸ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013.

⁹ 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).

¹⁰ 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 la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

¹¹ 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).

commerciaux, et de fournir des garanties aux investisseurs pour qu'ils investissent dans les technologies à émissions nulles.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Les propositions du paquet «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55») sont conformes à l'ensemble des actions et des politiques de l'UE et aident l'Union à atteindre l'objectif plus ambitieux pour 2030 ainsi qu'à réussir une transition juste vers la neutralité climatique à l'horizon 2050, comme l'a indiqué la Commission dans sa communication sur le pacte vert pour l'Europe.

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55»), l'instrument de l'Union européenne pour la relance («Next Generation EU») et le cadre financier pluriannuel 2021-2027 contribueront à la réalisation des transitions écologique et numérique que l'Europe ambitionne de mettre en œuvre. La combinaison de ces politiques permettra de faire face à la crise économique et accélérera le passage vers une économie propre et durable, en établissant un lien entre l'action pour le climat et la croissance économique. Les initiatives contenues dans le paquet sont également compatibles avec les politiques de l'Union en matière d'économie propre et circulaire, avec une mobilité durable et intelligente et avec le plan d'action «zéro pollution». Si aucune mesure ambitieuse n'est prise pour parvenir à un transport routier à émissions nulles, d'autres secteurs de l'économie devront contribuer davantage aux objectifs généraux de réduction des émissions de l'UE.

Comme elle l'a annoncé dans sa communication intitulée «**Mise à jour de la stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe**»¹², la Commission cocréera, en partenariat avec les autorités publiques, les parties prenantes et les partenaires sociaux, des parcours de transition écologique et numérique, qui soutiendront la construction à plus grande échelle de véhicules à zéro émission, le déploiement rapide d'une infrastructure pour carburants alternatifs ainsi que le renforcement des compétences et la reconversion des travailleurs concernés.

La présente initiative est également conforme à la politique de l'UE en matière de recherche et d'innovation. Un soutien à l'élaboration de technologies à émissions nulles sera également prévu dans le programme-cadre pour la recherche et l'innovation, notamment au moyen de partenariats Horizon Europe.

Par ailleurs, pour renforcer la cohérence des politiques, et comme elle l'a annoncé dans sa communication intitulée «**Une meilleure réglementation: unir nos forces pour améliorer la législation**»¹³, la Commission améliore ses lignes directrices pour une meilleure réglementation afin de veiller à ce que le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» soit appliqué à toutes ses initiatives conformément aux obligations qui lui incombent en vertu de la loi européenne sur le climat.

2. **BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue notamment à la poursuite des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou

¹² COM(2020) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique. Sur la base de l'article 192 du TFUE, l'Union a déjà adopté des politiques pour lutter contre les émissions de CO₂ des voitures et des véhicules utilitaires légers, par la voie du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 510/2011, qui ont été abrogés et remplacés par le règlement (UE) 2019/631, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2020.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. L'action climatique doit être concertée au niveau européen et, le cas échéant, au niveau mondial. Une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité, conformément à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Depuis 1992, l'Union européenne s'emploie à rechercher des solutions communes et à promouvoir l'action entreprise au niveau mondial pour lutter contre le changement climatique. Plus précisément, l'action menée au niveau de l'UE permettra de réaliser de façon rentable les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2030 et à long terme tout en garantissant l'équité et l'intégrité environnementale. Les articles 191 à 193 du TFUE confirment et précisent les compétences de l'UE dans le domaine du changement climatique.

Compte tenu de l'objectif de réduction des émissions à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique à atteindre d'ici à 2050, il est nécessaire que l'UE agisse de manière plus résolue pour garantir une contribution suffisante du secteur du transport routier.

Bien que les initiatives aux niveaux national, régional et local puissent créer des synergies, elles seront à elles seules insuffisantes. L'absence d'action coordonnée à l'échelle de l'UE, à travers le renforcement des normes en matière d'émissions de CO₂, se traduirait par un risque de morcellement du marché dû à la diversité des régimes nationaux, des niveaux d'ambition et des paramètres de conception. À eux seuls, les différents États membres représenteraient un marché trop restreint pour atteindre le même niveau de résultat. Une approche à l'échelle de l'UE est donc nécessaire pour apporter des changements dans l'industrie et créer des économies d'échelle.

- **Proportionnalité**

La présente proposition respecte le principe de proportionnalité, car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs de l'Union, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable tout en garantissant l'équité et l'intégrité environnementale.

La loi sur le climat adoptée par le Parlement européen et le Conseil a consacré l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union pour l'ensemble de l'économie d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050. Cette proposition englobe une part significative de ces émissions de gaz à effet de serre et évite de devoir imposer une réduction plus ambitieuse des émissions dans d'autres secteurs, où la décarbonation se révèle plus complexe. Elle révisé les normes existantes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les véhicules utilitaires légers afin d'atteindre cet objectif.

- **Choix de l'instrument**

La proposition prévoit de modifier le règlement (UE) 2019/631. Un règlement est donc le seul instrument juridique approprié. Étant donné que le règlement (UE) 2019/631 est le fruit d'une refonte récente et que les modifications proposées ne concernent qu'un nombre limité de dispositions, il n'est pas jugé pertinent de procéder à une nouvelle refonte et/ou de remplacer le règlement existant.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Pour la plupart des éléments du règlement, les conclusions de l'étude d'évaluation de 2015,¹⁴ qui ont été intégrées dans l'analyse d'impact de 2017¹⁵, restent valables. Certaines obligations nouvelles introduites dans le règlement (UE) 2019/631 n'ont pas été évaluées, car elles ne sont pas encore applicables ou n'ont pas encore été entièrement mises en œuvre. Cela concerne, en particulier, les nouveaux objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 et 2030 et le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Une révision s'avère, néanmoins, nécessaire pour aligner le règlement sur les ambitions du pacte vert pour l'Europe, sur les objectifs renforcés de réduction des émissions de la loi européenne sur le climat et sur les récentes évolutions du marché. Ces modifications ont fait l'objet d'une analyse d'impact.

• Consultations des parties prenantes

Afin de rassembler des éléments de preuve et d'assurer une plus grande transparence, la Commission a organisé une consultation publique pour chacune des propositions du 13 novembre 2020 au 5 février 2021. Un résumé détaillé et les résultats de la consultation publique figurent à l'annexe 2 de l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition.

Par ailleurs, l'analyse d'impact initiale a été publiée le 29 octobre 2020 pendant quatre semaines.

Plus précisément, aux fins de la présente proposition, la Commission a invité les parties prenantes suivantes à lui faire part de leurs observations:

- États membres (autorités nationales, régionales);
- constructeurs de véhicules;
- équipementiers;
- fournisseurs d'énergie;
- acheteurs de véhicules (particuliers, entreprises, sociétés de gestion de parcs automobiles);
- associations de conducteurs;
- ONG dans les domaines de l'environnement, des transports et de la consommation;
- partenaires sociaux.

En plus de la consultation publique et du retour d'informations sur l'analyse d'impact initiale, des commentaires ont été recueillis par les moyens suivants:

- des réunions avec des associations sectorielles pertinentes représentant les constructeurs automobiles, les équipementiers et les fournisseurs d'énergie;
- des réunions bilatérales avec les autorités des États membres, les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les partenaires sociaux et les ONG;

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final

- des documents exposant la position des parties prenantes ou des autorités des États membres.

Les principaux résultats peuvent se résumer comme suit:

La majorité des répondants représentant le secteur d'activité, des autorités publiques et des autres parties prenantes a soutenu l'objectif consistant à «réduire les émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes pour atteindre l'objectif de 55 % d'ici à 2030 et l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050», tandis que les citoyens avaient des avis partagés sur la question. L'objectif consistant à «renforcer la compétitivité, la primauté industrielle, l'innovation et [à] stimuler l'emploi dans la chaîne de valeur automobile de l'UE» et à «réduire les coûts totaux liés à la possession d'un véhicule pour les consommateurs» a reçu le soutien le plus important.

En ce qui concerne les objectifs à atteindre, la consultation a mis en lumière une diversité de points de vue quant au degré de sévérité des futurs objectifs: l'industrie a affiché un certain soutien en faveur d'objectifs plus stricts à partir de 2030, les ONG se sont déclarées favorables à des objectifs plus stricts à partir de 2025, les autorités publiques ont dans l'ensemble soutenu des objectifs plus stricts, tandis que les citoyens avaient des avis partagés sur la question. En ce qui concerne le calendrier des objectifs, l'industrie a soutenu la fixation de nouveaux objectifs tous les cinq ans, tandis que les autres parties prenantes ont exprimé des points de vue divergents à cet égard. Le prix des véhicules, l'autonomie limitée et la disponibilité des infrastructures sont considérés comme des obstacles particulièrement importants à l'adoption par le marché de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Les réponses étaient mitigées quant à la nécessité d'instaurer un mécanisme d'incitation et aux types de véhicules pouvant en bénéficier. En ce qui concerne l'introduction éventuelle d'un mécanisme de comptabilisation des carburants renouvelables et bas carbone dans le respect des objectifs en matière d'émissions de CO₂, la consultation a permis de recueillir des points de vue contrastés.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

En ce qui concerne l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales, l'analyse d'impact s'est basée sur une série de scénarios élaborés pour le modèle PRIMES. Cette analyse a été complétée par l'application d'autres outils de modélisation, tels que GEM-E3 et E3ME et le modèle JRC DIONE.

Les données issues de la surveillance des émissions de GES et d'autres caractéristiques du nouveau parc de véhicules utilitaires légers proviennent des données annuelles de surveillance communiquées par les États membres et collectées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au titre du règlement (UE) 2019/631.

Des informations complémentaires ont été recueillies par l'intermédiaire de marchés de services confiés à des contractants externes.

- **Analyse d'impact**

Les analyses d'impact des différentes initiatives du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55») se fondent sur des scénarios de modélisation intégrés qui tiennent compte de l'incidence de différents instruments de politique sur les opérateurs économiques, afin de garantir la complémentarité, la cohérence et l'efficacité dans la réalisation de l'ambition climatique à l'horizon 2030 et 2050.

L'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition complète l'analyse menée dans le cadre de l'analyse d'impact 2020 qui sous-tend le plan cible en matière de climat pour 2030¹⁶. Elle forme le fondement analytique sur lequel reposent l'objectif de réduction des émissions nettes de GES d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990 et l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050.

Par ailleurs, l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition a été préparée et élaborée conformément aux orientations applicables pour l'amélioration de la réglementation, et elle a fait l'objet d'un avis positif du comité d'examen de la réglementation le 19 avril 2021.

Les améliorations recommandées par le comité ont été intégrées dans la version finale. Elles concernent les points suivants:

- clarification des raisons motivant la révision du règlement (UE) 2019/631 existant, et de la cohérence et de la proportionnalité par rapport à d'autres initiatives législatives connexes;
- confirmation de la faisabilité de l'objectif de réduction de haut niveau et clarification des compromis entre les trois options cibles;
- informations complémentaires concernant l'incidence des options privilégiées sur la compétitivité, l'innovation et une transition sectorielle harmonieuse;
- intégration du point de vue des parties prenantes dans l'analyse.

Options stratégiques

L'analyse d'impact a analysé les options stratégiques réparties en trois catégories, pour résoudre les problèmes relevés et atteindre les objectifs stratégiques.

(1) Objectifs d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes (niveaux, calendrier, modalités)

En ce qui concerne les niveaux cibles, les options envisagées couvrent trois trajectoires jusqu'en 2040, ce qui indique que l'objectif consiste à réduire les émissions provenant du transport routier de 90 % d'ici à 2050, en tenant compte du fait que les voitures restent en circulation en moyenne entre 10 et 15 ans.

Pour contribuer au niveau général d'ambition accru pour 2030 et à l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050, l'option privilégiée consiste à renforcer considérablement les objectifs en matière de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union pour les voitures et les véhicules utilitaires légers à compter de 2030. Cela permettra d'accélérer l'approvisionnement du marché en véhicules à émission nulle, sera bénéfique pour les utilisateurs de véhicules, stimulera l'innovation et encouragera la primauté technologique, tout en limitant l'augmentation des coûts pour les constructeurs.

En ce qui concerne le calendrier relatif au durcissement des objectifs, l'option privilégiée prévoit de maintenir l'approche réglementaire qui consiste à fixer des objectifs décroissants tous les cinq ans au plus afin de laisser une marge de manœuvre suffisante aux constructeurs pour gérer cette transition. Pour tenir compte des cycles de développement du secteur automobile, il convient donc de maintenir les niveaux cibles établis pour 2025.

Les recettes éventuelles provenant de primes sur les émissions excédentaires feraient encore partie du budget général de l'UE. Les autres options envisagées augmenteraient

¹⁶ SWD/2020/176 final.

considérablement la charge administrative, sans toutefois profiter directement à la transition du secteur automobile.

La possibilité accordée aux petits constructeurs établis à l'intérieur ou en dehors de l'UE (c'est-à-dire à ceux qui représentent entre 1 000 et 10 000 voitures neuves immatriculées ou entre 1 000 et 22 000 camionnettes neuves immatriculées au cours d'une année civile) de bénéficier d'une dérogation à l'objectif sera supprimée à partir de 2030, ce qui améliorera l'efficacité et la cohérence de la législation. Le choix de la date donne aux constructeurs concernés le temps d'établir un programme et de s'adapter aux nouvelles exigences réglementaires, et est compatible avec la date d'application des objectifs renforcés. Les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés par année civile continuent d'être exemptés.

(2) Mesures d'incitation spécifiques favorisant les véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV)

Différentes options ont été envisagées en ce qui concerne le mécanisme d'incitation pour les ZLEV, qu'il s'agisse du type de mécanisme ou du type de véhicules que ce mécanisme devrait couvrir. L'option privilégiée consiste à supprimer le mécanisme d'incitation favorisant les ZLEV à partir de 2030 pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, dès lors que l'adoption des ZLEV par le marché sera déterminée par les objectifs plus stricts en matière de CO₂ applicables à compter de cette date, qui imposeront aux constructeurs de déployer un nombre beaucoup plus important de véhicules à émission nulle. Cela permettrait également de simplifier la législation et éviterait le risque de compromettre son efficacité.

(3) Un mécanisme pour tenir compte de la contribution potentielle des carburants renouvelables et bas carbone à l'évaluation du respect des objectifs

À cet égard, deux options ont été envisagées: un facteur de correction du carbone ou un mécanisme de crédit. Cependant, l'option privilégiée consiste à ne pas inclure un tel mécanisme de comptabilisation, car il rendrait moins claires les responsabilités des différents acteurs dans la réalisation des objectifs, compromettrait l'efficacité et l'efficience de la législation et augmenterait la charge administrative et la complexité. L'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone sera promue à travers la révision de la directive sur les énergies renouvelables, le système d'échange de quotas d'émission et la directive sur la taxation de l'énergie.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément à l'engagement de la Commission en faveur d'une meilleure réglementation, la proposition a été élaborée d'une manière inclusive, fondée sur la transparence et l'interaction continue avec les parties intéressées.

Par rapport au règlement existant, la proposition ne devrait pas alourdir le poids des dépenses administratives résultant de la législation. Par ailleurs, elle n'accroîtra pas la complexité du cadre juridique.

Il est proposé de supprimer deux des dispositions existantes à compter de 2030, à savoir le mécanisme d'incitation «bonus» pour les ZLEV et la dérogation accordée aux petits constructeurs, ce qui devrait contribuer à simplifier la législation. Parallèlement, le système réglementaire continuera de prévoir des facilités visant à abaisser le coût de mise en conformité incombant aux constructeurs.

Il n'est pas proposé de modifier le régime de contrôle de la conformité ni le niveau de la prime sur les émissions excédentaires. Par conséquent, la proposition n'augmentera ni les

coûts administratifs pour les constructeurs et les autorités nationales compétentes ni les coûts de mise en œuvre pour la Commission.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne¹⁷. Elle contribue en particulier à l'objectif d'un haut niveau de protection de l'environnement conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La collecte, la communication et le traitement des différents ensembles de données sont des éléments essentiels de la mise en œuvre et de l'application des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ qui sont étoffées ou ajustées dans la présente proposition. Ces ensembles de données incluent des données permettant de contrôler le respect des objectifs, de vérifier les émissions de CO₂ des véhicules en service et d'évaluer la représentativité de la procédure de réception par type par rapport aux émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles. Compte tenu des effets juridiques importants liés à ces ensembles de données, des efforts considérables devront être déployés afin de garantir leur exactitude et leur fiabilité, ce pour quoi des ressources additionnelles seront nécessaires au sein de la Commission. Une ventilation détaillée de l'incidence budgétaire figure dans la fiche financière.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Un système bien établi de suivi de la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/631 est en place. Chaque année, les États membres communiquent à la Commission les émissions de CO₂ ainsi que la masse de l'ensemble des voitures et des camionnettes nouvellement immatriculées. Les constructeurs ont la possibilité de signaler les erreurs dans ces données provisoires à la Commission. En outre, à partir de 2022, les données relatives à la consommation réelle de carburant et d'énergie des voitures et des camionnettes seront communiquées à la Commission par les constructeurs et les autorités compétentes des États membres.

La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), publie chaque année les données de surveillance finales de l'année civile précédente, y compris les performances spécifiques des constructeurs par rapport aux objectifs en matière de CO₂. La législation continuera de s'appuyer sur ce cadre de surveillance et de conformité bien établi. À partir de 2022, une comparaison entre les données relatives à la réception par type et aux émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles sera publiée par la Commission avec l'aide de l'AEE.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Article 1^{er}, paragraphe 1: modification de l'article 1^{er} – objet et objectifs

À l'article 1^{er}, paragraphe 5, les objectifs en matière de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, qui sont applicables à partir de 2030, sont révisés. Un nouveau paragraphe 5 *bis* est ajouté. Il présente les objectifs qui s'appliqueront à partir de 2035 à l'échelle du parc de l'Union.

¹⁷ JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

Pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai de réception par type, c'est-à-dire du passage du nouveau cycle de conduite européen (NEDC) à la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), les objectifs à l'échelle du parc de l'Union sont exprimés en pourcentages de réduction par rapport au point de départ de 2021. Ce point de départ est déterminé sur la base de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques pour 2021, où, afin d'éviter une augmentation induite du niveau du point de départ, les valeurs d'émission utilisées aux fins du calcul sont celles mesurées au cours de la WLTP, au lieu des valeurs d'émission déclarées par les constructeurs. Le point de départ de 2021 sera publié par la Commission d'ici au 31 octobre 2022.

Le mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions visé au paragraphe 7 est supprimé à compter de 2030. À cette fin, il convient également d'ajuster la date visée au paragraphe 6.

Article 1^{er}, paragraphe 2: modification de l'article 2 – champ d'application

L'article 2, paragraphe 1, est modifié pour remplacer les références à la directive 2007/46/CE¹⁸ (directive-cadre sur la réception par type), qui a été abrogée le 1^{er} septembre 2020, par des références au règlement-cadre (UE) 2018/858¹⁹ sur la réception par type, qui s'applique depuis cette date.

La structure de la directive abrogée et celle du nouveau règlement présentant des différences, les modifications sont nécessaires pour garantir la précision des références juridiques.

Article 1^{er}, paragraphe 3: modifications de l'article 3 – définitions

À l'article 3, paragraphe 1, la modification aligne les définitions sur celles de la législation relative à la réception par type et supprime la définition d'«empreinte au sol» et de «charge utile», ces termes n'étant plus pertinents aux fins de la mise en œuvre du règlement.

Article 1^{er}, paragraphe 4: modification de l'article 4 – objectifs d'émissions spécifiques

Un alinéa est ajouté à l'article 4, paragraphe 1, dans lequel une mesure de sauvegarde est introduite pour éviter que le résultat du calcul des objectifs d'émissions spécifiques du constructeur ne soit, dans certaines conditions, négatif. En pareil cas, il convient de fixer l'objectif d'émissions spécifiques à 0 g CO₂/km.

Article 1^{er}, paragraphe 5: modification de l'article 7 – surveillance et communication des émissions moyennes

Un nouveau paragraphe 6 *bis* est inséré pour donner la possibilité à la Commission, dans le cadre de la vérification des données de surveillance provisoires, de demander aux autorités compétentes en matière de réception par type et aux constructeurs de publier une annonce rectificative dans les cas où les documents de réception par type ou le certificat de conformité ne peuvent être corrigés en vertu de la législation relative à la réception par type, par exemple lorsque les données inexactes concernent une réception par type qui n'est plus valable.

Le paragraphe 11, qui prévoit la communication de données concernant les véhicules des catégories M₂ et N₂, est supprimé, ces catégories de véhicules relevant du champ

¹⁸ 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.

¹⁹ Règlement (UE) 2018/858 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.

d'application du règlement (UE) 2018/956²⁰ concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

Article 1^{er}, paragraphe 6: modification de l'article 10 – dérogations en faveur de certains constructeurs

À l'article 10, paragraphe 2, la possibilité offerte aux constructeurs qui produisent entre 1 000 et 10 000 voitures particulières neuves ou entre 1 000 et 22 000 véhicules utilitaires légers neufs dans une année civile d'introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques est supprimée à partir de 2030. Les constructeurs qui représentent moins de 1 000 véhicules neufs immatriculés par année civile continuent d'être exemptés.

Article 1^{er}, paragraphe 7: modification de l'article 13 – vérification des émissions de CO₂ des véhicules en service

À l'article 13, paragraphe 3, une disposition est ajoutée pour donner la possibilité à la Commission de demander à une autorité compétente en matière de réception par type de publier une annonce rectificative dans le cas où les documents de réception par type ou les certificats de conformité ne peuvent être corrigés en vertu de la législation pertinente relative à la réception par type, par exemple lorsque leur période de validité a expiré.

Article 1^{er}, paragraphe 8: modification de l'article 14 – ajustement des valeurs de M_0 et TM_0

À l'article 14, paragraphe 2, la base juridique est corrigée pour prévoir une modification de l'annexe I, qui est conforme à la pratique ayant cours, en remplaçant le libellé actuel qui mentionne un règlement complétant le règlement (UE) 2019/631.

Article 1^{er}, paragraphe 9: nouvel article 14 bis – rapport d'étape

Un nouvel article 14 *bis* est ajouté pour imposer à la Commission l'obligation de présenter un rapport concernant les progrès réalisés sur la voie de la mobilité routière à émission nulle et d'évaluer la nécessité d'adopter des mesures supplémentaires pour faciliter la transition.

Article 1^{er}, paragraphe 10: modification de l'article 15 – évaluation et rapport

L'article 15, paragraphe 1, prévoit une évaluation du règlement (UE) 2019/631 pour 2026, tandis que les paragraphes 2 à 5, qui énuméraient plusieurs éléments à prendre en considération aux fins de l'évaluation actuelle, sont supprimés.

Un nouveau paragraphe 9 est ajouté pour fournir une base juridique permettant de modifier les formules de calcul des objectifs d'émissions spécifiques visées à l'annexe I, partie B, lorsque cela s'avère nécessaire pour tenir compte de la procédure spécifique applicable aux véhicules utilitaires légers dont la réception par type se fait en plusieurs étapes. Cette disposition concerne la procédure applicable lorsqu'un véhicule est fabriqué par plusieurs constructeurs et lorsque la responsabilité des émissions de CO₂ du véhicule complété est attribuée au constructeur du véhicule de base. Pour assurer une sécurité de planification à ces constructeurs, une procédure spécifique s'applique en ce qui concerne la manière de déterminer les émissions de CO₂ et la masse de ces véhicules utilitaires légers multi-étapes. La Commission est habilitée à déterminer la procédure pour les véhicules multi-étapes et peut, en cas de révision de cette procédure, être amenée à ajuster les formules de calcul des objectifs d'émissions spécifiques.

²⁰ 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.

Article 1^{er}, paragraphe 11: modification de l'article 17 – exercice de la délégation

Une référence au nouvel article 15, paragraphe 9, est ajoutée aux paragraphes 2, 3 et 6 de l'article 17.

Article 1^{er}, paragraphe 12: modifications de l'annexe I

L'annexe I, partie A, relative aux voitures particulières, est modifiée pour tenir compte des modifications apportées à l'article 1^{er}. Ces modifications incluent l'ajustement des formules de calcul des objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030, l'établissement des formules pour 2035 et des objectifs d'émissions spécifiques pour chaque constructeur, et la suppression de l'application du facteur ZLEV (véhicules à émission nulle et à faibles émissions) à partir de 2030.

L'annexe I, partie B, relative aux véhicules utilitaires légers, est modifiée de la même manière que la partie A. En outre, les formules de calcul des valeurs de pente nécessaires pour calculer les objectifs annuels d'émissions spécifiques sont ajustées. Cet ajustement vise à garantir une distribution équitable de la charge de la réduction entre les constructeurs de véhicules utilitaires légers et ceux qui fabriquent des véhicules plus lourds relevant de cette catégorie.

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 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 européen²¹,

vu l'avis du Comité des régions²²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (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 2019²³. 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

²¹ JO C , du , p. .

²² JO C , du , p. .

²³ Communication de la Commission «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

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.
- (5) Dans le règlement (UE) [--] du Parlement européen et du Conseil²⁴, 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 Conseil²⁵ 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.
- (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

²⁴ 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, .../...].

²⁵ 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).

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 industrielle actualisée²⁶ 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

²⁶ Communication «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.

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 Conseil²⁷.
- (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 Conseil²⁸ le 1^{er} septembre 2020 par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil²⁹, il convient, pour préserver la cohérence entre les deux ensembles

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ 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

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.

- (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 Conseil³⁰. Il convient donc de supprimer cette exigence du règlement (UE) 2019/631.
- (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

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).

³⁰ 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).

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 multi-étapes 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 «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, les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement conformément au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, 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, les avancées réalisées dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière 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

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement 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 climat

1.2. Domaine(s) d'action concerné(s)

Action pour le climat
Rubrique 3 – Ressources naturelles et environnement
Titre 9 – Environnement et action pour le climat

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³¹
- la prolongation d'une action existante
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) général(aux)

La présente proposition a pour objectifs généraux de contribuer à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 et, à cette fin, conformément à la loi européenne sur le climat, de contribuer à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Elle s'inscrit dans le cadre du paquet sur le climat et l'énergie à l'horizon 2030 «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55»), qui a pour but d'atteindre de façon rentable l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990 et de contribuer à limiter le réchauffement de la planète. Ce paquet répond à l'obligation de la Commission, prévue à l'article 3 de la loi sur le climat, de réexaminer la législation pertinente de l'Union afin de rendre possible la réalisation de l'objectif susmentionné.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

La présente proposition a pour objectifs spécifiques

1. de contribuer à l'objectif de réduction des émissions nettes de GES d'au moins 55 % d'ici à 2030 et à l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 en révisant et en établissant de nouveaux objectifs à l'échelle du parc de l'Union en vue de réduire de façon rentable les émissions de CO₂ provenant des voitures et des camionnettes;

³¹ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

2. de procurer des avantages aux consommateurs grâce au déploiement à plus grande échelle de véhicules à émission nulle, en améliorant la qualité de l'air, notamment dans les villes, et les économies d'énergie grâce à l'utilisation de véhicules à émission nulle;
3. de stimuler l'innovation dans le secteur des technologies à émissions nulles, en renforçant ainsi la primauté technologique de la chaîne de valeur automobile de l'UE et en stimulant l'emploi.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition garantira la réduction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires légers, procurera des avantages aux consommateurs en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie, et renforcera la primauté technologique de la chaîne de valeur automobile de l'UE. L'amélioration de l'efficacité énergétique et de la sécurité énergétique devrait figurer au nombre des bénéfices connexes supplémentaires.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Les indicateurs suivants ont été recensés:

1. les émissions de CO₂ moyennes du parc de l'UE provenant des voitures et camionnettes neuves seront surveillées chaque année par véhicule, constructeur et État membre;
2. la collecte et la publication de données sur la consommation réelle de carburant permettront de surveiller l'écart entre les données relatives aux émissions de CO₂ des véhicules réceptionnés par type et les données relatives aux émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles;
3. la mise en place d'une procédure de vérification spécifique des véhicules en service et la collecte de données relatives à la réception par type permettront de surveiller les écarts entre les émissions de CO₂ des véhicules réceptionnés par type et les émissions de CO₂ des véhicules en service;
4. les inventaires annuels des émissions de GES des États membres permettront de surveiller les émissions de GES des voitures et des camionnettes;
5. les données de surveillance annuelles communiquées par les États membres permettront de surveiller le nombre et la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
6. les coûts et l'efficacité des technologies utilisées dans les véhicules pour réduire les émissions seront surveillés sur la base des données à collecter auprès des constructeurs, des fournisseurs et des experts;
7. les bases de données de brevets accessibles au public permettront de mesurer le niveau d'innovation à l'aune des nouveaux brevets des constructeurs automobiles européens liés aux technologies à émissions nulles;
8. le niveau d'emploi sera surveillé sur la base de statistiques d'Eurostat publiquement disponibles sur l'emploi au niveau sectoriel pour l'UE.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés dans l'Union devront:

- respecter les objectifs révisés en matière d'émissions de CO₂ à l'échelle du parc;
- communiquer à la Commission les données de la consommation réelle de carburant mesurées par des dispositifs normalisés;
- se soumettre à des essais de contrôle de la conformité en service, dont les résultats sont communiqués à la Commission.

Les États membres devront communiquer chaque année à la Commission et à l'Agence européenne pour l'environnement des données techniques sur les voitures et les véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Le changement climatique ne connaît pas de frontières, et ce problème ne saurait être résolu au seul niveau régional ou local. L'action climatique doit être concertée au niveau européen et une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité.

Bien que les initiatives aux niveaux national, régional et local puissent créer des synergies, elles seront à elles seules insuffisantes. L'absence d'action coordonnée à l'échelle de l'UE, à travers le renforcement des normes en matière d'émissions de CO₂, se traduirait par un risque de morcellement du marché dû à la diversité des régimes nationaux, des niveaux d'ambition et des paramètres de conception. À eux seuls, les différents États membres représenteraient un marché trop restreint pour atteindre le même niveau de résultat. Une approche à l'échelle de l'UE est donc nécessaire pour apporter des changements dans l'industrie et créer des économies d'échelle.

1.5.3. Enseignements tirés d'expériences similaires

La proposition s'appuie sur la législation existante, qui a permis de réduire de façon continue les émissions de CO₂ du parc de voitures et de véhicules utilitaires légers neufs de l'Union au cours de la dernière décennie.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

La présente proposition est compatible avec les objectifs de Next Generation EU et avec le cadre financier pluriannuel 2021-2027, qui contribueront à la réalisation des transitions écologique et numérique que l'Europe ambitionne de mettre en œuvre. La combinaison de ces cadres permettra de faire face à la crise économique et accélérera le passage vers une économie propre et durable, en établissant un lien entre l'action pour le climat et la croissance économique.

Comme indiqué dans le pacte vert pour l'Europe, le paquet sur le climat et l'énergie «Ajustement à l'objectif 55» («Fit for 55») est un ensemble de propositions visant à

réviser la législation de l'Union pour veiller à ce qu'elle soit conforme à l'ambition climatique accrue de l'UE. Toutes les initiatives de ce paquet sont étroitement liées.

La présente proposition législative sur les normes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les véhicules utilitaires légers complète les propositions pertinentes contenues dans le paquet et assure la cohérence avec celles-ci.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

S/O

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

- en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
- incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

durée illimitée

- mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2023 jusqu'en 2025,
- avec un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)³²

Gestion directe par la Commission

- par ses services, notamment par son personnel dans les délégations de l'Union;
- par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- à des organismes de droit public;
- à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
- à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
- à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez fournir des précisions dans la partie «Remarques».

Remarques

³² Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de contrôle et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Pour contrôler l'efficacité des exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ qui ont été proposées, d'importants volumes de données doivent être collectés auprès de différentes sources, notamment des États membres, des constructeurs automobiles et des autorités nationales compétentes en matière de réception par type. Tandis que la gestion des données est assurée par l'Agence européenne pour l'environnement et le Centre commun de recherche, il appartient à la DG CLIMA de coordonner les activités de collecte des données, y compris les interactions avec les entités déclarantes. La DG CLIMA a également pour mission d'analyser les données, et de préparer et d'exécuter des actions de suivi, notamment d'infliger des sanctions financières aux constructeurs sur la base des données collectées.

Trois grands ensembles de données sont ou seront collectés:

Les données relatives aux immatriculations de véhicules neufs, y compris des informations techniques, sont communiquées chaque année par les États membres à l'AEE. Ces données servent à déterminer le respect par les constructeurs de leurs objectifs d'émissions spécifiques ainsi que l'imposition de toute sanction. Elles sont vérifiées par les constructeurs et confirmées par une décision de la Commission.

Les données relatives à la consommation de carburant et/ou d'énergie électrique en conditions d'utilisation réelles provenant de dispositifs embarqués seront communiquées chaque année à l'AEE à partir de 2022, à commencer par les données fournies par les constructeurs, qui seront suivies, en 2025, des données collectées dans le cadre des contrôles techniques effectués par les États membres. Ces données serviront de base pour évaluer la représentativité des émissions de CO₂ de la réception par type et peuvent entraîner une révision des niveaux cibles d'émission de CO₂ ainsi que de la législation relative à la réception par type, le cas échéant.

Les données relatives aux procédures d'essai de réception par type seront collectées en permanence par le JRC aux fins de la procédure visant à vérifier si les émissions de CO₂ déterminées lors de la réception par type correspondent aux émissions des véhicules en service.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La proposition n'a pas pour objectif de mettre en œuvre un programme financier; elle vise à élaborer une politique à long terme. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle liés aux taux d'erreur ne sont pas applicables. La mise en œuvre de la présente proposition impliquera le redéploiement de ressources humaines au sein de la Commission. Des procédures appropriées sont en place.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

La présente proposition ne concerne pas un programme de dépenses.

Le suivi efficace des données relatives à l'immatriculation des véhicules est essentiel pour garantir la sécurité juridique lors de l'application de la législation ainsi que des conditions de concurrence égales entre les différents constructeurs.

La collecte de données réelles et la procédure de vérification des émissions des véhicules en service permettront de veiller à ce que les irrégularités dans les données relatives aux immatriculations de véhicules puissent être détectées, de garantir l'adoption de mesures correctives en temps voulu, et de veiller à ce que l'efficacité à long terme des objectifs d'émissions de CO₂ de l'UE ne soit pas compromise.

Le risque de données erronées concernant les immatriculations de véhicules ou de présentation tardive des rapports par les États membres et/ou les constructeurs peut être à l'origine de difficultés dans la mise en œuvre des normes concernant les émissions de CO₂.

Le risque de voir se creuser l'écart entre les émissions de CO₂ et la consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles et les valeurs déterminées lors de la réception par type peut compromettre la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO₂.

Le risque que les émissions de CO₂ consignées par les constructeurs dans les certificats de conformité utilisés à des fins d'immatriculation ne correspondent pas aux émissions de CO₂ des véhicules en service peut compromettre la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO₂.

Les principaux systèmes de contrôle interne prévoient la vérification des données d'immatriculation communiquées, l'analyse de l'évolution des données réelles par rapport aux données d'immatriculation, et la détection des écarts entre les émissions de CO₂ consignées dans les certificats de conformité et les émissions des véhicules en service.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

La présente initiative n'introduit pas de nouveaux contrôles/risques importants qui ne seraient pas couverts par un cadre de contrôle interne existant. Aucune mesure spécifique n'a été envisagée, hormis l'application du règlement financier.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, par exemple au titre de la stratégie antifraude.

Outre l'application du règlement financier pour éviter la fraude et les irrégularités, les exigences renforcées en matière de réduction du CO₂ prévues dans la présente proposition s'accompagneront d'exigences renforcées en matière de surveillance et de communication des différents ensembles de données, comme indiqué au point 2.2.2.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ³³	de pays de l'AEL E ³⁴	de pays candidats ³⁵	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
7	20 01 02 01	CND	NON	NON	NON	NON

Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée: S/O

³³ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁴ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁵ Pays candidats et, le cas échéant, candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de crédits opérationnels.

La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel			3	«Ressources naturelles et environnement»				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Crédits opérationnels								
09 02 03	Engagements	(1)						
	Paielements	(2)						
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques								
09 01 01 01		(3)						
TOTAL des crédits pour la DG CLIMA	Engagements	= 1 + 3						
	Paielements	= 2 + 3						
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)						
	Paielements	(5)						
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)						
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 3 du cadre financier pluriannuel	Engagements	= 4 + 6						
	Paielements	= 5 + 6						

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d’abord dans l’[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe V des règles internes), qui est téléchargée dans DECIDE aux fins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
• Ressources humaines		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Autres dépenses administratives							
TOTAL DG CLIMA	Crédits	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Paiements	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL						
	RÉALISATIONS													
	Type ³⁶	Coût moyen	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Non	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³⁷ ...														
- Réalisation														
- Réalisation														
- Réalisation														
Sous-total objectif spécifique n° 1														
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...														
- Réalisation														
Sous-total objectif spécifique n° 2														
TOTAUX														

³⁶ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

³⁷ Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2023 ³⁸	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL
--	------------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--------------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Autres dépenses administratives						
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Hors RUBRIQUE 7³⁹ of the multiannual financial framework						
Ressources humaines						
Autres dépenses de nature administrative						
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel						

TOTAL	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

³⁸ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

³⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
• Postes du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (délégations)					
01 01 01 01 (recherche indirecte)					
01 01 01 11 (recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁴⁰					
20 02 01 (AC, END, INT de l'«enveloppe globale»)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- au siège				
	- en délégation				
01 01 01 02 (AC, END, INT – recherche indirecte)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
TOTAL	2	2	2	2	2

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	<p>À partir de 2023, un fonctionnaire AD supplémentaire occupera un nouveau poste consistant à assurer la coordination et le suivi des différents exercices de collecte de données prévus dans le présent règlement. Ce poste traduit notamment la nécessité d'améliorer le suivi de l'évolution des émissions réelles de CO₂ des voitures et camionnettes neuves afin que les objectifs de réduction renforcés exposés dans la présente proposition soient effectivement atteints. Ce nouveau poste posera des bases efficaces et cohérentes en vue de la mise en œuvre et de l'exécution des normes en matière d'émissions de CO₂ et de la préparation de toute nouvelle mesure stratégique connexe.</p> <p>Les tâches spécifiques associées à ce poste sont notamment les</p>
--------------------------------------	--

⁴⁰ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁴¹ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

	<p>suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • assurer la coordination générale des différents exercices de collecte de données, y compris de l'analyse des données et des contrôles de cohérence dans les divers ensembles de données; • assurer un suivi auprès des entités déclarantes (constructeurs, autorités déclarantes nationales, et autorités compétentes en matière de réception par type) et assurer la liaison avec l'AEE et le JRC; • garantir une communication efficace des données relatives à la consommation réelle de carburant par les constructeurs et les États membres, y compris le suivi et la vérification des données conjointement avec l'AEE; • procéder à une analyse des données réelles, notamment en ce qui concerne l'évolution de l'écart entre les émissions en conditions d'utilisation réelles et les émissions de réception par type, et fournir des informations techniques détaillées en vue des révisions futures des normes en matière d'émissions de CO₂ et de la législation relative à la réception par type; • préparer les décisions annuelles de la Commission sur les données réelles; • préparer les corrections à apporter aux données sur le respect des objectifs en matière de CO₂ (données d'immatriculation) où les écarts sont déterminés sur la base de la procédure de vérification des véhicules en service, et garantir une collecte efficace des données sur la procédure d'essai de réception par type conjointement avec le JRC. <p>Il sera demandé à un second fonctionnaire AD supplémentaire de contribuer à la préparation du nouveau rapport d'étape visé à l'article 14 <i>bis</i> concernant les progrès accomplis sur la voie de la mobilité routière à émission nulle et l'évaluation de la nécessité d'adopter des mesures supplémentaires pour faciliter la transition.</p>
Personnel externe	S/O

3.2.5. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Aucune dépense opérationnelle supplémentaire prévue. En tout état de cause, des dépenses ultérieures seront engagées au titre de l'enveloppe LIFE.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.6. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement						
TOTAL crédits cofinancés						

3.3. Incidence estimée sur les recettes

La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

La proposition/l'initiative a l'incidence financière suivante:

sur les ressources propres

sur les autres recettes

Veillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Article 4 2 9						

Pour les recettes affectées, préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

S/O

Autres remarques (relatives, par exemple, à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

⁴² En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

Les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires dues par les constructeurs qui dépassent leurs objectifs d'émissions spécifiques annuels devraient augmenter et il convient qu'elles continuent d'entrer dans les recettes du budget général de l'Union. La méthode de calcul des primes n'a pas changé à la suite de la proposition. Le niveau des recettes ne peut être estimé tant que les données annuelles sur le respect des objectifs par les constructeurs ne sont pas disponibles.