

Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves

2007/0297(COD) - 25/09/2008

En adoptant le rapport de M. Guido **SACCONI** (PSE, IT), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Les principaux amendements adoptés en commission (1^{ère} lecture de la codécision) sont les suivants :

Objet, objectifs et finalités : selon les députés, le règlement doit établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de réduction des émissions de CO₂ au sein de l'Union européenne, notamment dans le secteur des transports. Le règlement devrait fixer à 120g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1^{er} janvier 2012. À partir de 2012, le règlement devrait fixer à 130g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs. À partir de 2020, le règlement devrait fixer à 95g au maximum de CO₂/km le niveau moyen d'émissions du parc automobile neuf, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1^{er} janvier 2020 en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application.

Champ d'application : les députés proposent de supprimer, pour la définition du champ d'application, la référence à la masse maximale de 2.610 kg, car de trop nombreux véhicules lourds échapperaient ainsi à cette réglementation. De plus, afin d'encourager les constructeurs européens de voitures particulières à investir dans des technologies destinées à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂, les députés n'estiment pas opportun d'introduire des avantages spécifiques pour les voitures neuves importées de pays tiers. Un autre amendement vise à exclure du règlement les véhicules spécifiquement construits pour assurer le chargement et le transport de fauteuils roulants, non homologués comme des véhicules accessibles en fauteuil roulant mais parfaitement conformes à la procédure européenne de réception de l'ensemble du véhicule (EWVTA). Devraient également être exclus, les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques.

Objectifs en matière d'émissions spécifiques : pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2020 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières devra veiller à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I modifiée conformément à l'article 10, paragraphe 2 bis, point b).

Véhicules à émissions ultrafaibles: un nouvel article stipule qu'entre le 1^{er} janvier 2012 et l'année commençant le 1^{er} janvier 2016, pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé au règlement, chaque véhicule à émissions ultrafaibles immatriculé

dans l'Union européenne entre dans le calcul des émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur après affectation d'un coefficient multiplicateur de: 2012-2013: 4 ; 2014: 3 ; 2015: 2. Ce coefficient multiplicateur cesserait de s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2016.

Objectif d'émissions spécifiques des véhicules à carburant alternatif : pour déterminer si chaque constructeur de voitures particulières respecte l'objectif d'émissions spécifiques visé au règlement, le niveau d'émissions de CO₂ indiqué sur le certificat de conformité de chaque véhicule à carburant de substitution, tel que défini dans le règlement (CE) n° 715/2007, immatriculé dans l'Union européenne devrait être réduit d'une manière linéaire de 0 à 20%, avec un maximum de 25g de CO₂/km, si au moins 30% des stations-services de l'État membre où le véhicule est immatriculé fournissent des carburants de substitution destinés à ces véhicules respectant les critères de durabilité définis dans la directive concernant les énergies renouvelable. Cette réduction ne s'appliquerait pas aux véhicules d'une masse supérieure à 2.000 kg ou si elle est obtenue par l'utilisation de carburants de substitution qui ne sont pas commercialisés dans la Communauté.

Surveillance et communication des émissions moyennes : pour le mois commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque mois suivant, les États membres devraient recueillir les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. Ces données seront communiquées aux constructeurs et aux importateurs ou représentants désignés par les constructeurs dans les différents États membres. Les États membres déploieront tous les efforts pour obtenir que les organes chargés de faire rapport travaillent d'une manière transparente et non bureaucratique. Les députés estiment en outre que la vérification par un auditeur agréé des données fournies par les États membres devrait permettre de garantir que ceux-ci collectent et contrôlent les données relatives au CO₂ figurant sur le certificat de conformité et que les modèles de voiture sont attribués aux constructeurs adéquats.

Prime sur les émissions excédentaires : les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne et doivent servir à renforcer les activités de recherche consacrées à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules et au développement de véhicules à émissions nulles.

Publication des performances des constructeurs : les députés proposent que soit rendu public également le poids moyen de toutes les voitures particulières neuves.

Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries : un amendement définit les critères qui permettent de déterminer et d'évaluer les objectifs individuels afin d'offrir une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité tout en encourageant la réduction des émissions. Les députés estiment par ailleurs que si un constructeur dépasse l'objectif d'émissions spécifiques fixé dans sa demande de dérogation, le retrait de cette dérogation (comme proposé par la Commission) pourrait s'avérer une mesure disproportionnée. Au lieu de cela, ils demandent d'appliquer à ce constructeur le même système de prime pour émissions excédentaires que celui prévu pour les grands constructeurs. Enfin, un constructeur devrait pouvoir demander à la Commission, sous certaines conditions, l'autorisation d'atteindre un autre objectif représentant une réduction de 25% par rapport à la moyenne de ses émissions spécifiques en 2006 au lieu de son objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I.

Éco-innovations : le règlement devrait proposer des incitations visant à accroître l'efficacité des auxiliaires /composants même si les avantages en matière de CO₂ ne sont pas pris en compte dans la mesure du CO₂ conformément au règlement (CE) n° 715/2007. Seules les technologies permettant des réductions concrètes et incontestables des émissions de CO₂ devraient être considérées comme des éco-innovations,

leur incidence ayant été certifiée par un service technique compétent tel que ceux utilisés dans la législation communautaire en matière de réception.

Évaluation et rapports : les députés suggèrent que la Commission examine notamment les procédures de mesure des émissions de CO₂ et les options permettant d'inclure les essais relatifs aux émissions de CO₂ dans la vérification de conformité en service sans entraver l'introduction rapide de technologies nouvelles et moins éprouvées (telles que les batteries et les piles à combustible) visant à réduire les émissions de CO₂. La Commission européenne devrait :

- présenter, le cas échéant, d'ici à 2010, des propositions visant à garantir que les procédures de mesure des émissions de CO₂ conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution sont adaptées et révisées par la suite régulièrement ;
- veiller à ce qu'en 2015, au plus tard, le règlement s'applique à toutes les voitures, quel que soit leur poids ;
- présenter, pour le 31 décembre 2014, une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions, visé à l'annexe I, du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 95g de CO₂ et devra être atteint au plus tard le 1^{er} janvier 2020 ;
- publier, d'ici à 2014, à l'issue d'une étude d'impact, un rapport sur l'accessibilité des données relatives à l'empreinte au sol en tant que paramètre d'utilité pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, modifier l'annexe I conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

Information des consommateurs : à compter du 1^{er} janvier 2010, les informations fournies aux consommateurs au sujet des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières devront être régies par la directive 1999/94/CE. À compter du 1^{er} janvier 2012, les constructeurs présentant une demande d'homologation pour les véhicules de type M1, tels que définis dans la directive 2007/46/CE, conformément au règlement (CE) n° 715/2007 devront équiper chaque véhicule d'un écran de contrôle de la consommation de carburant.