

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

2007/0297(COD) - 17/12/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 559 voix pour, 98 voix contre et 60 abstentions, une résolution législative modifiant 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.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Guido **SACCONI** (PSE, IT), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision résultent d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil. Les principaux éléments du compromis sont les suivants :

Objectifs : le compromis soutient l'objectif proposé de la Commission d'une moyenne d'émissions de 120g de CO₂/km pour toute l'industrie automobile d'ici 2012. Le règlement fixe à 130g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves à atteindre en améliorant la technologie des moteurs, ainsi que grâce à des technologies innovantes. Il sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10g de CO₂/km. Le compromis introduit pour les voitures particulières neuves un objectif à l'horizon 2020 d'émissions moyennes de 95g CO₂/km.

Objectifs en matière d'émissions spécifiques : le compromis stipule que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ seront déterminées sur la base des proportions suivantes de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée:

- 65% de la flotte en janvier 2012 ;
- 75% en janvier 2013 ;
- 80% en 2014 ;
- 100% en 2015.

Bonifications : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, comptera pour:

- 3,5 voitures en 2012;
- 3,5 voitures en 2013;
- 2,5 voitures en 2014;
- 1,5 voiture en 2015;
- 1 voiture à partir de 2016.

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution : pour déterminer si les différents constructeurs de voitures particulières se conforment aux objectifs d'émissions spécifiques, les émissions de CO₂ indiquées dans le certificat de conformité de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85% d'éthanol (E85) et immatriculé dans l'Union européenne seront diminuées de 5% jusqu'au 31 décembre 2015 compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'appliquera que

lorsqu'au moins 30% des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire.

Surveillance et communication des émissions moyennes : les informations seront mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Ces derniers devront faire en sorte que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veillera à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non homologuées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

Les États membres devront désigner une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance et en informer la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du règlement. La Commission informera par la suite le Parlement européen et le Conseil.

Pour chaque année civile pendant laquelle l'article 6 (Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution) s'applique, les États membres devront fournir à la Commission des informations sur le pourcentage de stations d'essence et sur les critères de durabilité du carburant E85.

Prime sur les émissions excédentaires : pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission imposera le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur. Le compromis précise la formule de calcul de la prime à partir de 2012 jusqu'en 2018, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent l'objectif d'émissions spécifiques : i) de plus de 3g de CO₂/km ; ii) de plus de 2g de CO₂/km mais de moins de 3g de CO₂/km ; iii) de plus de 1g de CO₂/km mais de moins de 2g de CO₂/km ; iv) de moins de 1g de CO₂/km.

À partir de 2019, la formule de calcul sera la suivante : (émissions excédentaires x 95 €/g de CO₂/km) x nombre de voitures particulières neuves.

Dérogations pour certains constructeurs : tout constructeur pourra introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques dès lors: a) qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; et b) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés, ou possède des entreprises liées qui, au total, représentent moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile, ou c) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques pourra être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10.000 à 300.000 voitures particulières immatriculées chaque année dans l'Union européenne.

Éco-innovations : à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes sera examinée. La contribution totale de ces technologies pourra représenter une réduction d'un maximum de 7g de CO₂ de l'objectif d'émissions spécifiques moyennes de chaque constructeur.

La Commission adoptera d'ici 2010 les modalités d'approbation des technologies innovantes en question. Ces technologies doivent: a) être fiables; b) contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂ ; c) ne pas être couvertes par la mesure normalisée du cycle d'essai ou par des dispositions

contraignantes liées à des mesures complémentaires conformes à la réduction de 10g de CO₂/km visée au règlement.

Un constructeur ou un fournisseur qui souhaite voir une mesure approuvée en tant que technologie innovante devra fournir à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant.

Évaluation et rapports : la Commission européenne devra :

- en 2010, présenter un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ;
- à partir de 2012, effectuer une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014 les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007 ;
- d'ici 2010, réexaminer la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/version /variante corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes ;
- avant le début de 2013, réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ de l'annexe I, ainsi que les dérogations pour certains constructeurs en vue de définir les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95g CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et définir les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, y compris une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et des secteurs liés, d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, mais aussi équitable du point de vue social et durable, la Commission proposera, le cas échéant, de modifier le présent règlement.