

Normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs

2009/0173(COD) - 28/09/2010

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Martin CALLANAN (ECR, UK) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision), modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objectif à long terme : les députés proposent que le règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de **140 g de CO₂/km** (la Commission européenne propose l'objectif à long terme de 135 g de CO₂/km).

Objectifs d'émissions spécifiques : les véhicules complétés seront couverts par la proposition législative. En présence de véhicules complétés, le constructeur ne devrait être tenu que d'indiquer les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules de base et de les respecter.

Pour la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de chaque constructeur, un résultat potentiel supérieur à l'objectif du constructeur au titre du règlement (CE) n° 443/2009 sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières sera pris en compte pour le même constructeur et au cours du même exercice, à la demande du constructeur. Dans pareil cas, le calcul se fera comme suit:

- 80% de la différence entre l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur et ses émissions spécifiques moyennes au titre du règlement (CE) n° 443/2009 seront déduits de ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers.

À partir du 1^{er} janvier 2016, les véhicules complétés devront également être inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de chaque constructeur.

Bonifications : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km devrait compter pour:

- 3,5 véhicules utilitaires légers en 2015,
- 2,5 véhicules utilitaires légers en 2016,
- 2,0 véhicules utilitaires légers en 2017,

Objectifs d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution : le rapport souligne que l'extension progressive de l'infrastructure de distribution de biocarburants peut entraîner de

substantielles réductions de CO₂ selon l'approche « du puits à la roue ». Par analogie avec le règlement (CE) n° 443/2009 sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, les députés proposent d'introduire une disposition régissant les véhicules utilitaires légers à carburant de substitution.

Groupement : les députés estiment qu'il devrait être possible de **regrouper les performances en CO₂ des flottes des voitures particulières du constructeur et de celles de ses véhicules utilitaires légers**. Le regroupement des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (établissement d'une moyenne entre les écarts par rapport aux objectifs) permet de réduire les coûts encourus par les constructeurs pour la mise en conformité, comme le démontre l'évaluation d'impact de l'Union.

Lorsqu'il y a groupement de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers, les objectifs respectifs des constructeurs individuels doivent être remplacés par un objectif modifié spécifique au constructeur.

La modification est définie comme suit:

- 80% de la différence entre l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur et ses émissions spécifiques moyennes au titre du règlement (CE) n° 443/2009 seront ajoutés à ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers. La directive 2009/33/CE fixe le rapport entre le kilométrage total des voitures particulières et celui des véhicules utilitaires légers à 80%.

Surveillance et communication des émissions moyennes : les députés demandent qu'à compter du 1^{er} janvier 2014, la surveillance soit étendue aux véhicules complétés.

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers devra veiller à fournir à ses clients des informations sur les émissions spécifiques moyennes de CO₂ et sur la consommation de carburant de ses modèles de véhicules.

Prime sur les émissions excédentaires : celle-ci devra être calculée selon la formule suivante:

- **de 2015 à 2019**: en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO₂/km: (émissions excédentaires – 3) × **95 €** (*et non pas 120 €*) + 45 €) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs.

Informations embarquées accessibles au conducteur : à compter du 1^{er} janvier 2012, les constructeurs présentant une demande d'homologation pour les véhicules de type N1, tels que définis dans la directive 2007/46/CE, conformément au règlement (CE) n° 715/2007, devraient équiper chaque véhicule d'un écran de contrôle de la consommation de carburant.

Éco innovations : les députés estiment qu'il n'y a pas lieu d'établir une distinction entre les éco-innovations embarquées dans les voitures particulières et celles équipant les véhicules utilitaires légers. Il en va de même pour la procédure d'approbation.

Véhicules complétés : **d'ici à 2011**, la Commission devra établir une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, de l'efficacité en carburant et de la masse des véhicules complétés à des fins de surveillance.

Actes délégués : la Commission doit : i) compléter et modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données figurant à l'annexe II, à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du règlement, ii) mettre en place des méthodes de perception des primes sur les émissions excédentaires, iii) établir des dispositions concernant l'interprétation des critères d'éligibilité aux

déroptions, concernant le contenu des demandes de dérogation et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, iv) prendre des mesures pour adapter les formules de l'annexe I de façon à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂.