

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

2009/0173(COD) - 15/03/2010

Le Conseil a examiné la proposition de règlement établissant des normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers. Ce projet de règlement vient compléter le règlement établissant des limites en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves.

Cette proposition prévoit de limiter à 175 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs, cet objectif devant être atteint de manière progressive entre 2014 et 2016. La proposition fixe également un objectif à long terme de 135 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2020 et soumet les constructeurs à des pénalités si leur parc n'atteint pas l'objectif fixé.

Les ministres ont été invités à se prononcer sur les questions suivantes:

- Acceptez-vous l'objectif à long terme de 135 g de CO<sub>2</sub> /km en 2020, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une réévaluation de la situation?

**Un large accord s'est dégagé en faveur d'un objectif à long terme**, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une analyse d'impact, étant donné qu'il conférerait une sécurité en matière de programmation et offrirait des avantages concurrentiels au secteur automobile, tout en garantissant une baisse des émissions. Un groupe de délégations a également souligné l'importance d'un tel objectif dans le cadre de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE et a mis l'accent sur le caractère ambitieux du projet de règlement. Certaines délégations ont demandé que son champ d'application soit étendu aux minibus et aux véhicules utilitaires plus lourds. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était difficile d'atteindre l'objectif de 135 g CO<sub>2</sub>/km d'ici 2020 et ont demandé un délai supplémentaire, compte tenu de la durée des cycles d'investissement dans le secteur automobile.

- Considérez-vous que les mécanismes de flexibilité prévus par la proposition sont de nature à assurer l'équilibre nécessaire entre la nécessité de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et la faisabilité des objectifs du texte?

Plusieurs ministres ont demandé la **suppression de la réalisation progressive de l'objectif entre 2014 et 2016** afin de réduire plus rapidement les émissions. D'autres ont demandé que la phase de réalisation progressive soit prolongée jusqu'en 2017 afin de tenir compte des cycles de développement des produits dans le secteur. Les ministres ont soutenu le principe d'une dérogation applicable aux petits constructeurs.

- Le niveau des pénalités prévues par la proposition est-il adéquat pour garantir que le règlement exercera un effet dissuasif à un niveau suffisamment ambitieux?

Certains participants se sont **opposés à la structure des pénalités**, estimant qu'elle est trop complexe sans avoir un effet suffisamment dissuasif. Un autre groupe de ministres a jugé les pénalités trop élevées, considérant qu'elles devraient être alignées sur la législation parallèle régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières.

Les points de vue exprimés par les ministres orienteront les travaux futurs sur ce dossier au sein du Conseil.