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

2009/0173(COD) - 11/06/2010

La présidence a donné au Conseil des informations sur **l'état d'avancement des travaux** concernant le projet de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs.

D'une manière générale, les délégations ont favorablement accueilli la proposition établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers afin de compléter le règlement applicable aux voitures particulières et de contribuer pour 5% à la réalisation de l'objectif de l'UE de réduction, d'ici à 2020, des émissions de gaz à effet de serre des secteurs économiques non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission.

Objectifs à long terme : pratiquement toutes les délégations ont reconnu qu'il importe de fixer des objectifs à long terme pour l'industrie automobile. Toutefois, les États membres ont des idées différentes sur les moyens d'intégrer cet objectif à long terme dans la législation : certains souhaiteraient que l'objectif chiffré de 135g de CO_2/km en 2020 soit déjà inscrit dans le texte proposé par la Commission, d'autres estiment que ce chiffre est trop ambitieux et qu'il ne pourra être atteint en 2020, d'autres encore voudraient que cette valeur ne soit déterminée qu'après le réexamen. Deux États membres souhaiteraient que l'objectif à long terme ne soit revu qu'à la baisse et une délégation a proposé que l'on exprime cette valeur en pourcentage et pas en grammes.

Champ d'application : certaines délégations ont de sérieux doutes quant à la possibilité d'y inclure les véhicules des catégories N2 et M2, alors que d'autres estiment qu'il serait plus judicieux d'examiner soigneusement cette possibilité.

Période transitoire : certaines délégations ont sollicité une période transitoire plus longue pour l'entrée en vigueur du règlement (supérieure à un an), tandis que d'autres préféreraient au contraire une période plus courte, voire pas de période transitoire du tout. Une délégation a demandé que l'on fixe un objectif à court terme plus strict (moins de 175 g CO_2/km) et une autre a proposé que l'on indique que cet objectif devrait déjà être atteint en 2012.

Mécanismes de flexibilité : certaines délégations soutiennent les dispositions en matière d'éco innovation et de bonifications, tandis que d'autres estiment qu'elles sont trop généreuses et inutiles pour les véhicules utilitaires légers. Une délégation souhaiterait que le texte comprenne des mesures d'incitation pour les véhicules qui roulent aux biocarburants, analogues à celles prévues à l'article 6 du règlement (CE) n° 443 /2009.

Paramètre d'utilité : deux délégations ont suggéré que l'on tienne compte de la capacité de transport dans les objectifs chiffrés afin d'éviter qu'une baisse sensible de la capacité des camionnettes n'entraîne l'utilisation d'un plus grand nombre de véhicules ou de véhicules plus lourd pour l'exécution des mêmes services de transport.

Véhicules complétés : en ce qui concerne l'inclusion de ces véhicules dans le champ d'application du règlement, il semble que pratiquement toutes les délégations y soient favorables mais qu'il y ait néanmoins certains points fondamentaux à régler, tels que la meilleure solution à appliquer temporairement jusqu'à la mise au point définitive de la méthode, la désignation du responsable des émissions du véhicule complété,

et les modalités d'établissement de la valeur finale de CO_2 la plus représentative pour ces véhicules (compte tenu de la nécessité de modifier la directive-cadre « réception »).

Sanctions : le niveau des sanctions a été jugé excessivement élevé par certains États membres, qui préféreraient que la prime sur les émissions excédentaires soit alignée sur les dispositions du règlement relatif aux émissions de CO_2 des voitures particulières. Certains États membres sont favorables à la proposition de la Commission et d'autres ont souligné qu'il importe de se doter d'un système efficace qui permette à la fois de dissuader les intéressés de ne pas se conformer aux dispositions, et de préserver la compétitivité, en prenant comme base le coût marginal de la réduction des émissions de CO_2 grâce aux améliorations technologiques apportées aux véhicules utilitaires légers.