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

2009/0173(COD) - 15/02/2011 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 534 voix pour, 117 voix contre et 15 abstentions, une résolution législative 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 CO_2 des véhicules légers.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Objectif à long terme : aux termes du compromis, 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 **147 g de CO_2/km**, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif.

Objectifs d'émissions spécifiques : le texte amendé prévoit que lorsque les données relatives aux émissions spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO_2.

Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes de CO_2 pour chaque constructeur, il sera tenu compte des pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année concernée:

- 70% en 2014,
- 75% en 2015,
- 80% en 2016,
- 100% à partir de 2017.

Bonifications : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO_2 sont inférieures à 50 g/km comptera pour:

- 3,5 véhicules utilitaires légers en 2014,
- 3,5 véhicules utilitaires légers en 2015,
- 2,5 véhicules utilitaires légers en 2016,
- 1,5 véhicule utilitaire léger en 2017,
- 1 véhicule utilitaire léger à partir de 2018.

Pendant la durée du régime de bonifications, le nombre maximum de véhicules utilitaires légers neufs, dont les émissions spécifiques de CO_2 sont inférieures à 50 g CO_2/km, à prendre en compte pour l'application des facteurs de multiplication susvisés ne doit pas dépasser 25.000 véhicules utilitaires légers par constructeur.

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules utilitaires légers à carburant alternatif : pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques, les émissions spécifiques

de CO_2 de chaque véhicule utilitaire léger conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85% de bioéthanol («E85») conforme à la législation pertinente de l'Union ou aux normes techniques européennes 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'applique que lorsqu'au moins 30% des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule utilitaire léger est immatriculé offrent ce type de carburant alternatif conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation pertinente de l'Union.

Prime sur les émissions excédentaires : pour la période du 1er janvier au 31 décembre 2014 et pour chaque année civile suivante, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission imposera audit constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires. Celle-ci devra être calculée selon la formule suivante:

- **de 2014 à 2018**: en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO_2/km: (émissions excédentaires – 3) × 95 € + 45 €) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs.
- **à compter de 2019**: (émissions excédentaires × **95 EUR**) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs.

Publication des performances des constructeurs : à compter du 31 octobre 2015, la liste publiée conformément au règlement indiquera également si le constructeur a ou non respecté les exigences en matière d'objectifs d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente.

Éco innovations : la Commission adoptera les modalités de la procédure d'approbation des technologies innovantes au plus tard le 31 décembre 2012.

Évaluation et rapports : au plus tard **le 1er janvier 2013**, la Commission réexaminera les objectifs d'émissions spécifiques, ainsi que les dérogations prévues au règlement en vue de définir, sous réserve que les résultats actualisés de l'analyse d'impact confirment la faisabilité d'un tel objectif, les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 147 g de CO_2/km.

La Commission présentera, le cas échéant, **une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici 2014, visant à inclure dans le règlement les véhicules des catégories M2 et N2**, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2.610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.

Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établira une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO_2, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO_2 du véhicule complété.

Au plus tard le 31 octobre 2016 et tous les trois ans par la suite, la Commission modifiera l'annexe I (objectifs d'émissions spécifiques de CO_2), afin d'adapter la valeur de M 0 qui y est visée à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes.

Ces adaptations prendront effet pour la première fois le **1er janvier 2018** et tous les trois ans par la suite.

En outre, la Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO_2 prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 443/2009.

Compétences d'exécution et actes délégués : afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement, des **compétences d'exécution** sont conférées à la Commission, notamment : i) pour l'adoption des modalités relatives à la surveillance et à la communication des émissions moyennes, à savoir la collecte, l'enregistrement, la présentation, la transmission, le calcul et la communication des données relatives aux émissions moyennes, et pour l'application des exigences figurant à l'annexe II, ainsi que ii) pour l'adoption des accords détaillés en vue de la perception des primes sur les émissions excédentaires et de modalités relatives à une procédure d'approbation des technologies innovantes.

La Commission pourra adopter des **actes délégués** conformément à l'article 290 du TFUE afin : i) de modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données énoncées à l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du règlement, ii) d'adapter la valeur de M 0 qui est visée dans l'annexe I à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes, iii) d'établir des règles concernant l'interprétation des critères d'éligibilité aux dérogations, le contenu des demandes de dérogation et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO_2, ainsi que iv) d'adapter les formules énoncées à l'annexe I de façon à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO_2.