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

2009/0173(COD) - 11/05/2011 - Acte final

OBJECTIF : établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 510/2011 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 l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a approuvé les premières normes en matière d'émissions de CO_2 pour les petits véhicules utilitaires dans l'UE.

Objectifs : le règlement fixe à **175 g CO_2/km** le niveau moyen d'émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers immatriculés dans l'UE. Cette limite s'appliquera aux petits utilitaires de masse moyenne et, pour les différents véhicules, les objectifs spécifiques varieront en fonction du poids. Cette exigence sera introduite **progressivement entre 2014 et 2017**: en 2014, 70% de la flotte de véhicules d'un constructeur devra s'y conformer, pour atteindre 75% en 2015 et 80% en 2016. À partir de 2017, les constructeurs devront totalement respecter cette exigence.

Afin d'offrir au secteur automobile une certaine sécurité de programmation, **un objectif à long terme de 147g CO_2/km, à atteindre pour 2020**, a été fixé pour les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif.

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.

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 : afin d'inciter les investissements dans de nouvelles technologies, **à partir de 2014**, les constructeurs se verront imposer le paiement d'une prime si leur flotte ne respecte pas l'objectif d'émissions fixé. Le montant de la prime à acquitter dépendra de l'ampleur du dépassement de l'objectif par le constructeur. Elle sera 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 EUR + 45 EUR) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs ;
- **à compter de 2019**: (émissions excédentaires × **95 EUR**) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs.

Dérogations en faveur de certains constructeurs : un constructeur peut introduire, sous certaines conditions, une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément au règlement, dès lors qu'il **produit moins de 22.000 véhicules** utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile.

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 : à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes sera examinée. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de **7 g de CO_2/km**. 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 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** , et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime sur les émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, la Commission proposera, le cas échéant, de modifier le présent règlement, conformément à la procédure législative ordinaire.

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.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publiera un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présentera une proposition au Parlement européen et au Conseil.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 03/06/2011.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en ce qui concerne les adaptations techniques au règlement. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 juin 2011 (automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil révoque la délégation de pouvoir). Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.