

Réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0191(COD) - 11/07/2012 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : alors que la tendance générale est à la diminution des émissions, **le transport routier est un des rares secteurs où les émissions ont rapidement augmenté**. Entre 1990 et 2008, les émissions imputables à ce type de transport ont augmenté de 26%. Ce secteur représente ainsi la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'UE et contribue environ pour un cinquième aux émissions totales de CO₂ de l'Union.

En mars 2011, la Commission a adopté le document intitulé «[Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#)». Ce document définit une stratégie des transports visant une **réduction de 60% des émissions de GES provenant de ce secteur d'ici à 2050**.

Le règlement (UE) n° 510/2011 établit le cadre de la réduction des émissions de CO₂ provenant du parc de camionnettes neuves à l'horizon 2020. Il prévoit une action en deux étapes. Au cours de la première période, allant jusqu'à 2017, les modalités permettant d'atteindre les objectifs sont établies. En ce qui concerne la deuxième période, allant jusqu'à 2020, l'objectif ne peut devenir effectif sans la mise en œuvre des modalités nécessaires, à déterminer lors d'un réexamen. La Commission est invitée à confirmer la faisabilité de l'objectif de 2020 pour les camionnettes.

La non-détermination ou la non-mise en œuvre des modalités aurait des conséquences préjudiciables sur les constructeurs automobiles et les fournisseurs de pièces détachées, qui ont besoin de certitudes quant à la technologie et aux véhicules nécessaires pour que l'objectif soit atteint. Dans le règlement actuel, les modalités clés comprennent la courbe de valeurs limites fondée sur le paramètre de l'utilité et la fonction décrivant le lien entre le paramètre de l'utilité et les émissions de CO₂ (définition de la forme et de la pente). Parmi les autres modalités figurent le régime de primes sur les émissions excédentaires, les éco-innovations, les dérogations, le groupement, l'introduction progressive des objectifs et l'octroi de bonifications pour une durée limitée.

ANALYSE D'IMPACT : une analyse d'impact conjointe appuyant la présente proposition et une [proposition équivalente visant à modifier le règlement \(CE\) n° 443/2009](#) a été rédigée. Les aspects suivants ont été analysés: a) l'option du statu quo; b) les modalités de réalisation de l'objectif relatif aux voitures; c) la simplification et la réduction de la charge administrative; d) l'adaptation au nouveau cycle d'essai; e) la forme et la rigueur de la législation au-delà de 2020.

BASE JURIDIQUE : article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition **confirme la faisabilité de l'objectif moyen de 147 g de CO₂/km** pour les véhicules utilitaires neufs légers d'ici à 2020. Elle propose de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif comme suit:

- le paramètre de l'utilité reste la masse du véhicule en ordre de marche;
- la courbe de valeurs limites reste linéaire avec une pente de 100% par rapport à la flotte de référence.
- les constructeurs qui représentent moins de 500 immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs par an sont exemptés de l'obligation de respecter leur objectif d'émissions spécifiques;
- une plus grande souplesse est autorisée quant aux délais relatifs aux décisions d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs;
- les éco-innovations sont maintenues lorsqu'une procédure d'essai révisée est mise en œuvre;
- la prime sur les émissions excédentaires est maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule.

Étant donné que l'industrie bénéficie d'indications relatives au régime réglementaire qui serait applicable après 2020, **la proposition prévoit un réexamen, qui devra être effectué pour le 31 décembre 2014 au plus tard.**

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.