

Réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 30/04/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Thomas ULMER (PPE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves.

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, exerçant les prérogatives de commission associée conformément à [l'article 50 du règlement intérieur du Parlement](#), a également été consultée pour émettre un avis sur le présent rapport.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objectifs d'émission : les députés souhaitent que soit fixé dans le règlement **un objectif pour 2025 situé dans une fourchette indicative allant de 68 à 78 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions applicable au parc de voitures neuves.**

Les producteurs qui représentent moins de **1000 voitures particulières neuves par an** seraient exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

Nouvelle procédure mondiale d'essai : afin de rapprocher la valeur des émissions spécifiques de CO₂ déclarées pour les voitures particulières neuves de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, la Commission devrait s'efforcer de garantir que la nouvelle procédure mondiale d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (**cycle mondial d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers - WLTC/P**) soit achevée dès que possible, de manière à ce qu'elle soit adoptée au niveau de l'Union d'ici la fin de l'année 2014 et qu'elle soit **mise en œuvre à compter de janvier 2017.**

Surveillance et communication des émissions moyennes : lorsqu'à la suite de la vérification de la conformité de la production, un État membre constate que les émissions de CO₂ pour un véhicule produit s'écartent de plus de 4 % du type réceptionné, cet écart devrait être signalé à la Commission.

La Commission devrait surveiller les valeurs réelles des émissions de CO₂ communiquées par type de véhicule et par constructeur et **publier** dans ses rapports annuels de surveillance le résultat de la comparaison de ces valeurs avec les valeurs de réception.

Éco-innovations : les constructeurs de voitures particulières neuves et leurs fournisseurs devraient être encouragés à homologuer et à intégrer **des technologies ou des ensembles technologiques** (éco-innovation) aptes à réduire davantage la consommation de carburant et les émissions de CO₂ qui y sont directement associées. Ces technologies seraient prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

Chaque année, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les technologies innovantes et les ensembles technologiques innovants qui ont été approuvés ou rejetés. Avant le 31 décembre 2013, elle devrait réexaminer les dispositions relatives aux éco-innovations.

Évaluations : les députés jugent essentiel que le véhicule pour lequel la conformité de la production est vérifiée soit soumis à un **essai de décélération en roue libre** afin de déterminer sa résistance aérodynamique et sa résistance au roulement et d'obtenir les valeurs à utiliser pour l'essai dynamométrique qui fait partie de la vérification concernant la conformité de la production.

Afin de garantir que les émissions mondiales réelles sont correctement reflétées et que les valeurs de CO2 mesurées sont strictement comparables, la Commission devrait veiller à ce que **les éléments de la procédure d'essai** qui ont une influence significative sur les émissions de CO2 mesurées soient strictement définis.

Paramètre d'utilité : un amendement précise qu'un constructeur devra utiliser pour l'ensemble de son parc de voitures **le même paramètre de l'utilité (la masse ou l'empreinte au sol)**. Si un constructeur opte pour l'empreinte au sol comme paramètre de l'utilité permettant de fixer le respect de ses objectifs d'émissions spécifiques, il ne pourra plus utiliser à nouveau la masse au cours des années suivantes.

Les députés soulignent également la nécessité de recueillir des informations au sujet de la puissance maximale nette (kW) et de la capacité du moteur qui sont des paramètres importants qui influencent les émissions de CO2 des véhicules.

Réexamen : compte tenu du fait qu'il est encore impossible de prévoir quelles nouvelles techniques d'entraînement seront acceptées par les consommateurs, les députés proposent de réviser la réglementation pour la période après 2020 pour le **1^{er} janvier 2017 au plus tard** (plutôt que pour le 31 décembre 2014).