Informations de base

2009/0173(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs Abrogation 2017/0293(COD) Modification 2012/0191(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	CALLANAN Martin (ECR)	09/12/2009
	Rapporteur(e) fictif/fictive WEISGERBER Anja (PPE)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	LANGEN Werner (PPE)	11/02/2010
TRAN Transports et tourisme	VLASÁK Oldřich (ECR)	09/11/2009

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	3049	2010-11-25
Transports, télécommunications et énergie	3080	2011-03-31
Environnement	3061	2010-12-20
Environnement	3021	2010-06-11
Environnement	3002	2010-03-15
Environnement	2988	2009-12-22

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Environnement	POTOČNIK Janez

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
30/09/2009	Publication de la proposition législative	COM(2009)0593	Résumé
24/11/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/12/2009	Débat au Conseil		Résumé
15/03/2010	Débat au Conseil		Résumé
20/05/2010	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
11/06/2010	Débat au Conseil		Résumé
28/09/2010	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
12/10/2010	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0287/2010	
25/11/2010	Débat au Conseil		Résumé
20/12/2010	Débat au Conseil		Résumé
15/02/2011	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0053/2011	Résumé
15/02/2011	Résultat du vote au parlement		
15/02/2011	Débat en plénière		
31/03/2011	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/05/2011	Signature de l'acte final		
11/05/2011	Fin de la procédure au Parlement		
31/05/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2009/0173(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2017/0293(COD) Modification 2012/0191(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/01506

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE441.042	22/04/2010	
Amendements déposés en commission		PE442.811	21/05/2010	
Amendements déposés en commission		PE442.834	21/05/2010	
Avis de la commission	TRAN	PE439.089	27/05/2010	
Avis de la commission	ITRE	PE439.327	28/06/2010	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0287/2010	12/10/2010	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0053/2011	15/02/2011	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00004/2011/LEX	11/05/2011	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2009)0593	30/09/2009	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2009)1454	28/10/2009	
Document annexé à la procédure	SEC(2009)1455	28/10/2009	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2011)2217	16/03/2011	
Document de suivi	COM(2018)0073	19/02/2018	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0964/2010	14/07/2010	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2011/0510 JO L 145 31.05.2011, p. 0001	Résumé

Actes délégués	
Référence	**Sujet**
2013/2771(DEA)	Examen d'un acte délégué
2013/2790(DEA)	Examen d'un acte délégué
2013/2795(DEA)	Examen d'un acte délégué
2014/2590(DEA)	Examen d'un acte délégué
2014/2622(DEA)	Examen d'un acte délégué
2017/2716(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/3046(DEA)	Examen d'un acte délégué
2019/2621(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

2009/0173(COD) - 19/02/2018 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) n° 510/2011 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 CO2 des véhicules légers.

Le règlement (UE) n° 510/2011 confère à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués en vue de:

- modifier l'annexe II et d'adopter des règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des données concernant les émissions moyennes;
- compléter le règlement en ce qui concerne, notamment, l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO2;
- modifier l'annexe I au plus tard le 31 octobre 2016 (et tous les trois ans par la suite) afin d'adapter la valeur de M0 à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années précédentes;
- modifier l'annexe I afin d'adapter les formules utilisées pour déterminer les émissions spécifiques de CO2 indicatives des véhicules utilitaires légers.

En vertu du règlement, le pouvoir d'adopter les actes délégués est conféré à la Commission pour une **période de cinq ans à compter du 3 juin 2011**. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque.

Jusqu'ici, la Commission a adopté des actes délégués **afin de définir et de modifier les règles relatives à la surveillance et à la communication des données concernant les émissions moyennes**, et notamment des actes délégués visant à fournir des précisions sur les informations qui doivent être communiquées par les constructeurs désireux de solliciter une dérogation aux objectifs d'émission et visant à adapter les formules de calcul des objectifs et les valeurs de masse figurant aux annexes I et II du règlement.

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° 510/2011, la Commission a adopté:

- le règlement délégué (UE) n° 205/2012 qui modifie l'annexe II du règlement relatif aux émissions des camionnettes en ce qui concerne les informations qui doivent être communiquées par les États membres;
- le règlement délégué (UE) n° 404/2014 complétant le règlement (UE) n° 510/2011 en ce qui concerne les informations qui doivent être communiquées par les États membres, dont le principal objectif est d'adapter les règles en matière de communication de données à la nouvelle méthode utilisée pour déterminer les émissions de CO2 des véhicules multiétapes;
-

le règlement délégué (UE) n° 114/2013 complétant le règlement (UE) n° 510/2011 en ce qui concerne les modalités d'introduction des demandes de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques de CO2 pour les véhicules utilitaires légers neufs;
- deux actes délégués (les règlements délégués (UE) n° 1047/2013 et (UE) n° 482/2014) afin de corriger les émissions spécifiques moyennes de CO2 de référence de deux petits constructeurs;
- le règlement délégué (UE) 2017/748, dont le principal objectif est d'adapter la valeur de la masse moyenne utilisée pour le calcul des émissions spécifiques de CO2 des véhicules utilitaires légers neufs en tenant compte de la masse moyenne des véhicules neufs immatriculés dans l'Union ;
- le règlement délégué (UE) 2017/1499 modifiant les annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011, dont le principal objectif est d'adapter les objectifs d'émissions spécifiques de CO2 et les exigences de communication d'informations et de surveillance à la modification de la procédure d'essai réglementaire utilisée pour mesurer ces émissions.

Aucune objection n'a été soulevée à l'issue du contrôle de ces actes par le Parlement européen et le Conseil.

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.

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

2009/0173(COD) - 15/03/2010

Le Conseil a examiné la proposition de règlement établissant des normes en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers. Ce projet de règlement vient compléter le règlement établissant des limites en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves.

Cette proposition prévoit de limiter à 175 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs, cet objectif devant être atteint de manière progressive entre 2014 et 2016. La proposition fixe également un objectif à long terme de 135 g de CO_2/km d'ici 2020 et soumet les constructeurs à des pénalités si leur parc n'atteint pas l'objectif fixé.

Les ministres ont été invités à se prononcer sur les questions suivantes:

- Acceptez-vous l'objectif à long terme de 135 g de CO_2 /km en 2020, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une réévaluation de la situation?

Un large accord s'est dégagé en faveur d'un objectif à long terme, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une analyse d'impact, étant donné qu'il conférerait une sécurité en matière de programmation et offrirait des avantages concurrentiels au secteur automobile, tout en garantissant une baisse des émissions. Un groupe de délégations a également souligné l'importance d'un tel objectif dans le cadre de la réduction des émissions de CO_2 dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE et a mis l'accent sur le caractère ambitieux du projet de règlement. Certaines délégations ont demandé que son champ d'application soit étendu aux minibus et aux véhicules utilitaires plus lourds. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était difficile d'atteindre l'objectif de 135 g CO_2/km d'ici 2020 et ont demandé un délai supplémentaire, compte tenu de la durée des cycles d'investissement dans le secteur automobile.

- Considérez-vous que les mécanismes de flexibilité prévus par la proposition sont de nature à assurer l'équilibre nécessaire entre la nécessité de réduire les émissions de CO_2 et la faisabilité des objectifs du texte?

Plusieurs ministres ont demandé la **suppression de la réalisation progressive de l'objectif entre 2014 et 2016** afin de réduire plus rapidement les émissions. D'autres ont demandé que la phase de réalisation progressive soit prolongée jusqu'en 2017 afin de tenir compte des cycles de développement des produits dans le secteur. Les ministres ont soutenu le principe d'une dérogation applicable aux petits constructeurs.

- Le niveau des pénalités prévues par la proposition est-il adéquat pour garantir que le règlement exercera un effet dissuasif à un niveau suffisamment ambitieux?

Certains participants se sont **opposés à la structure des pénalités**, estimant qu'elle est trop complexe sans avoir un effet suffisamment dissuasif. Un autre groupe de ministres a jugé les pénalités trop élevées, considérant qu'elles devraient être alignées sur la législation parallèle régissant les émissions de CO_2 des voitures particulières.

Les points de vue exprimés par les ministres orienteront les travaux futurs sur ce dossier au sein du Conseil.

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.

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

2009/0173(COD) - 30/09/2009 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir 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.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les véhicules utilitaires légers sont essentiellement utilisés par les entreprises, notamment les petites et moyennes entreprises, et représentent actuellement 12% environ du parc automobile. La réduction moyenne des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers sur la période 2002-2007 a été de 0,4-0,5% par an, et ces améliorations très modestes du rendement énergétique des véhicules ont été neutralisées par l'augmentation de la demande de transports et de la taille des véhicules.

Bien que, dans l'ensemble, l'Union européenne ait réduit ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 9% sur la période 1990-2007, les émissions de CO_2 dues aux transports ont enregistré un bond de 29%. Certes, des améliorations technologiques notables ont été apportées aux moteurs des véhicules, mais la demande de transports et la taille des véhicules ont, elles, augmenté et les progrès accomplis ont été trop lents au regard de l'objectif communautaire global consistant à ramener à 120g de CO_2/km les émissions moyennes des voitures particulières neuves.

La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les véhicules utilitaires légers neufs est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Par ailleurs, il est nécessaire de définir des normes d'émission de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs afin d'éviter tout vide réglementaire résultant des recouvrements partiels entre les immatriculations de voitures particulières et celles de véhicules utilitaires légers. Enfin, il importe d'encourager le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies.

Le 28 juin 2007, le Conseil a invité la Commission à présenter une proposition visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers. La présente proposition devrait mettre en place des mesures concrètes pour atteindre les objectifs et renforcera donc le rôle de premier plan de l'UE dans la lutte contre le changement climatique, à l'approche de la conférence des Nations Unies sur le climat qui se tiendra à Copenhague en décembre 2009.

ANALYSE D'IMPACT : **Cinq grandes options** ont été examinées dans l'analyse d'impact:

- **Options 1 et 2** : définir une courbe linéaire indiquant la valeur de CO_2 à atteindre par un véhicule donné en fonction de son «utilité» (masse) de manière à ce qu'en moyenne, les véhicules utilitaires légers neufs atteignent en 2012 (option 1) ou 2013-2015 (option 2) l'objectif de 175g de CO_2/km.
- **Option 3 et 4** : ces deux options reposent sur le même objectif (175 g de CO_2/km) et les mêmes années (respectivement 2012 et 2013-2015), mais sont basées sur une courbe linéaire définissant la valeur de CO_2 à respecter en fonction d'une autre «utilité», à savoir l'empreinte au sol («pan area»).
- **Option 5** : imposer aux constructeurs d'atteindre un pourcentage de réduction bien défini, correspondant à la réduction nécessaire, par rapport aux chiffres de 2007, pour parvenir en 2012-2015 à l'objectif de 175 g de CO_2/km.

Divers mécanismes de flexibilité ont été examinés, notamment l'application de l'objectif à la moyenne de l'ensemble du parc d'un constructeur, l' application de l'objectif à la moyenne du parc de plusieurs constructeurs (groupement) et le recours à un mécanisme de contrôle de la mise en œuvre. On a par ailleurs analysé, en plus des cinq options stratégiques, plusieurs niveaux pour l'objectif à long terme (de 160 à 125g de CO_2/km pour l'année 2020).

CONTENU : la proposition fait suite à la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO_2 des véhicules légers et complète le règlement (CE) n° 443/2009 (établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves). Elle vise à réduire l'incidence des véhicules légers sur le climat en faisant en sorte que, **à compter du 1er juillet 2013, les émissions spécifiques moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas 175g de CO_2/km**. Cet objectif devra être atteint de manière progressive à compter du 1er janvier 2014 et deviendra **obligatoire, dès 2016, pour tous les véhicules utilitaires légers neufs**.

La date d'entrée en vigueur des normes d'émission de CO_2 applicables aux véhicules utilitaires légers est compatible avec le calendrier d'adoption, par la Commission, de la proposition de règlement établissant des normes similaires à respecter par les voitures particulières à compter de 2012. Les normes applicables aux véhicules utilitaires légers pourraient donc entrer en vigueur à partir de 2014.

Outre l'objectif à long terme de 95g de CO_2/km d'ici à 2020 défini par le règlement (CE) n° 443/2009, la présente proposition fixe pour les véhicules utilitaires légers un objectif de 135g de CO_2/km à respecter à partir de 2020, sous réserve que les résultats actualisés de l'analyse d'impact confirment sa faisabilité.

Concrètement, la proposition :

- s'appliquera aux véhicules utilitaires légers de catégorie N1 dont la masse de référence ne dépasse pas 2610 kg, ainsi qu'aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément au règlement (CE) n° 715/2007. Les véhicules des catégories M2 et N2 dont la masse de référence répond au critère susmentionné seront inclus à des fins de surveillance et leur inclusion à part entière dans le système sera envisagée à l'occasion d'un réexamen ;
- définit des objectifs concernant les émissions spécifiques de CO_2 des véhicules utilitaires légers neufs dans la Communauté, en fonction de leur masse. Ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO_2, en g/km, des véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur qui sont immatriculés dans l'UE durant chaque année civile. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs. Lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci est considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs ;
- prévoit des incitations pour accélérer le déploiement commercial de véhicules utilitaires légers peu émetteurs, lesquels bénéficieront provisoirement de bonifications ;
- comprend des dispositions visant à encourager l'éco-innovation (technologies de réduction des émissions de CO_2 qui ne sont pas prises en compte dans le cycle d'essai durant lequel les émissions de CO_2 sont mesurées). En vertu de cette disposition, il est possible, sur la base de données ayant fait l'objet d'une vérification indépendante, de déduire jusqu'à 7g de CO_2/km de la moyenne des émissions spécifiques de CO_2 d'un constructeur pour tenir compte de la mise en œuvre de technologies innovantes réduisant les émissions ;
-

oblige les États membres à collecter des données sur les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire et à les communiquer à la Commission aux fins de l'évaluation du respect des objectifs ;
- oblige les constructeurs n'atteignant pas l'objectif fixé à verser une prime sur les émissions excédentaires. Le montant final de cette prime serait obtenu en multipliant le nombre de g de CO_2/km correspondant au dépassement de l'objectif par le nombre de véhicules nouvellement immatriculés et par le montant de la prime sur les émissions excédentaires calculé en fonction de l'année et de l'écart par rapport à l'objectif.

Les objectifs prévus dans le règlement sont fixés sur la base des meilleures connaissances actuellement disponibles concernant, en particulier, l' évolution probable du parc entre maintenant et 2014 pour ce qui est de l'«augmentation autonome du poids».

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : le règlement proposé sera mis en œuvre parallèlement au règlement (CE) n° 443/2009 relatif aux émissions de CO_2 des voitures particulières. Dans les deux cas, la législation prévoit de surveiller les performances des constructeurs au regard des objectifs qui leur ont été fixés en matière de réduction des émissions de CO_2 et d'imposer des primes sur les émissions excédentaires.

Les dépenses déjà prévues au titre du programme **LIFE+** sont jugées suffisantes, en raison notamment de la taille limitée du marché des véhicules utilitaires légers par rapport à celui des voitures particulières. La présente proposition ne nécessite dès lors **pas de ressources financières supplémentaires**.

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

2009/0173(COD) - 20/12/2010

Le Conseil a examiné les normes proposées en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers.

Les ministres ont approuvé les résultats des négociations informelles qui ont eu lien entre la présidence belge et le Parlement européen en vue d'un accord en première lecture.

Le texte approuvé limite à 175 g/km le niveau moyen d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'UE. Cet objectif s'appliquera aux petits véhicules utilitaires de masse moyenne, tandis que des objectifs spécifiques s'appliqueront aux différents véhicules en fonction de leur masse. L'objectif fixé devra être atteint de manière progressive de 2014 à 2017.

Afin de donner à l'industrie automobile une sécurité en termes de planification, un objectif à long terme (2020) a été prévu pour les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers. Le Conseil et le Parlement se sont mis d'accord sur un objectif de **147g CO_2/km**. Les modalités de la réalisation de l'objectif doivent être définies dans le cadre d'une révision du règlement d'ici le **1er janvier 2013**.

Afin d'encourager les constructeurs à investir dans de nouvelles technologies, le texte prévoit qu'à partir de 2014, ils devront payer des pénalités si leur parc n'atteint pas les objectifs fixés. De la même manière que dans la législation relative aux voitures particulières, le niveau de la pénalité dépend de la mesure dans laquelle la limite a été dépassée. Il a été décidé d'imposer une sanction maximale de **95 EUR par voiture dépassant l'objectif**.

Le texte approuvé sera confirmé par le Parlement européen lors d'une prochaine session plénière et formellement adopté par le Conseil après sa mise au point par les juristes-linguistes.

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

2009/0173(COD) - 22/12/2009

La présidence a rendu compte au Conseil de l'état d'avancement des travaux concernant un projet de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Le Groupe de travail sur l'environnement a examiné la proposition. Toutefois, des discussions approfondies au sein du Groupe de travail restent nécessaires.

En général, la plupart des délégations ont accueilli favorablement la proposition, qui fait suite à la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO_2 des véhicules légers et complète le règlement (CE) n° 443/2009 (établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves).

Il existe également **un soutien très fort quant à l'objectif** de réduire progressivement les émissions moyennes de CO_2 des véhicules utilitaires légers de façon à les ramener à 175g de CO_2/km, mais **les avis divergent sur le moment de son introduction.**

Il existe aussi quelques divergences de vue concernant des points spécifiques de la proposition, en particulier:

Etudes d'impact: un certain nombre de délégations ont soulevé des préoccupations en ce qui concerne les données utilisées, en particulier du fait qu' elles ont été recueillies avant les difficultés économiques actuelles affectant le secteur.

Objectif à long terme : un large soutien s'est manifesté en faveur de la fixation d'un objectif à long terme, mais les vues divergent quant à l'objectif proposé (certaines délégations exprimant des préoccupations quant à sa faisabilité, d'autres soutenant un objectif encore plus strict).

Champ d'application et dérogations: les délégations sont favorables le champ d'application proposé, assorti d'une révision, l'objectif étant d'éviter les échappatoires. Un large soutien s'est également manifesté en faveur des dérogations proposées pour les fabricants produisant de faibles volumes, par lesquelles les producteurs recevront des objectifs individuels.

Paramètre : la plupart des délégations ont accueilli favorablement l'utilisation de la masse du véhicule carrossé en ordre de marche comme le paramètre le plus approprié, mais certains sont en faveur de l'utilisation de paramètres de substitution.

Primes excédentaires sur les émissions: certaines délégations ont exprimé des doutes sur le niveau proposé de la prime, car elle est plus élevée que dans le règlement de voitures particulières. D'autres délégations en faveur d'une approche plus simple en ce qui concerne la méthode de calcul.

Véhicules multi-étape: il s'agit d'une préoccupation clé pour plusieurs délégations. La Commission s'est engagée à fournir des informations supplémentaires.

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.

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

2009/0173(COD) - 25/11/2010

Le Conseil a pris note des progrès accomplis par la Commission *(doc. 16961/10)* dans la mise en œuvre de la stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie adoptée le 25 mai 2010 (*doc. 10151/10*).

À cet égard, le Conseil a également pris acte d'une déclaration commune signée par les délégations belge, bulgare, allemande, française, irlandaise, lituanienne, portugaise, slovène et espagnole sur la promotion des voitures électriques en Europe *(doc. 14028/10*).