


Informations de base	
<p>2012/0191(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Réduction des émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers neufs: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020</p> <p>Modification Règlement (EU) 510/2011 2009/0173(COD)</p> <p>Subject</p> <p>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 3.50.08 Nouvelles technologies; biotechnologie 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone 3.70.18 Mesures et accords internationales et régionales pour la protection de l'environnement</p>	




Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI	Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	KRAHMER Holger (ALDE)	08/10/2012
			Rapporteur(e) fictif/fictive TATARELLA Salvatore (PPE) ULVSKOG Marita (S&D) SCHLYTER Carl (Verts/ALE) CALLANAN Martin (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE	Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	PIEPER Markus (PPE)	25/10/2012
	IMCO	Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	TRAN	Transports et tourisme	GARDIAZABAL RUBIAL Eider (S&D)	21/09/2012

Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Affaires générales	3292	2014-02-11
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	3242	2013-05-30
	Environnement	3211	2012-12-17
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Action pour le climat	HEDEGAARD Connie	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
11/07/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0394 	Résumé
11/09/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2012	Débat au Conseil		
17/01/2013	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
07/05/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
13/05/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0168/2013	Résumé
30/05/2013	Débat au Conseil		
13/01/2014	Débat en plénière		
14/01/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0004/2014	Résumé
14/01/2014	Résultat du vote au parlement		
11/02/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
26/02/2014	Signature de l'acte final		
26/02/2014	Fin de la procédure au Parlement		
20/03/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2012/0191(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EU) 510/2011 2009/0173(COD)

Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/10175

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE502.271	30/01/2013	
Amendements déposés en commission		PE506.129	28/02/2013	
Avis de la commission	ITRE	PE502.172	20/03/2013	
Avis de la commission	TRAN	PE504.120	09/04/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0168/2013	13/05/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0004/2014	14/01/2014	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final		00106/2013/LEX	26/02/2014	
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2012)0394 	11/07/2012	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2012)0213 	11/07/2012	
Document annexé à la procédure		SWD(2012)0214 	11/07/2012	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2014)167	19/02/2014	
Parlements nationaux				
Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2012)0394	11/10/2012	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2012)0394	07/11/2012	
Contribution	IT_SENATE	COM(2012)0394	04/12/2012	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2014/0253
JO L 084 20.03.2014, p. 0038

[Résumé](#)

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

2012/0191(COD) - 13/05/2013 - 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 d'Holger KRAHMER (ADLE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant 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.

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 :

Objectif pour 2025 : les députés ont demandé que soit fixé dans le règlement un objectif pour 2025 situé dans une **fourchette indicative de 105g à 120g de CO₂/km** pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs, et que la Commission procède à un réexamen des modalités permettant de réaliser un tel objectif dans des conditions de rentabilité.

Émissions de CO₂ : afin de garantir que le règlement permette la réduction prévue des émissions, le rapport a suggéré de faire de la **nouvelle procédure d'essai mondiale (WLTP)**, élaborée dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, la nouvelle procédure d'essai d'ici au 1^{er} janvier 2017 au plus tard, et de l'intégrer dans le droit de l'Union.

Bonifications : étant donné qu'il s'agit d'outil important pour les constructeurs en ce sens qu'elles génèrent le changement technologique et incitent à investir dans des technologies innovantes à faible taux d'émission, les députés se sont prononcés en faveur de la **prorogation du régime de bonifications au-delà de 2018**.

Limiteurs de vitesse : à compter du **1^{er} janvier 2014** et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers devrait équiper les véhicules qu'il construit de dispositifs limitant la vitesse maximale à **120 km/h**.

Surveillance des émissions : la Commission devrait surveiller les valeurs réelles des émissions de CO₂ communiquées par type de véhicule et par constructeur sur la base des meilleures sources d'information disponibles et publier dans ses rapports annuels de surveillance une comparaison de ces valeurs avec les valeurs de réception par type.

Procédure d'approbation des éco-innovations : d'ici au 31 décembre 2013 au plus tard, la Commission devrait présenter des dispositions d'application révisées pour la procédure d'approbation des éco-innovations afin de faciliter les procédures de demande en vue de la mise en œuvre de technologies innovantes. Elle devrait publier ensuite un manuel présentant les procédures correctes à suivre.

Évaluation et rapports : au plus tard le 1^{er} janvier 2017, la Commission devrait effectuer un réexamen des objectifs d'émissions spécifiques ainsi que des dérogations prévues. À la lumière de ce réexamen, elle devrait soumettre, conformément à la procédure législative ordinaire, une proposition tendant à modifier le règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence et qui soit équitable et durable du point de vue social.

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

2012/0191(COD) - 14/01/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen adopté par 552 voix pour, 110 contre et 12 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant 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.

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

Objectif pour 2020 : le règlement fixerait l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, d'un niveau d'émissions moyen de **147 g de CO₂ /km** mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

Les constructeurs qui représentent **moins de 1000 véhicules** utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par an devraient être exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires. La procédure d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs devrait être simplifiée.

Éco-innovations : le texte amendé stipule qu'à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant des **technologies innovantes** ou une combinaison de technologies innovantes (ensemble technologique innovant) serait envisagée. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourrait atteindre **un maximum de 7 g de CO₂/km**.

La Commission devrait adopter, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées d'une **procédure d'approbation** des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants.

Procédure d'essai : il est souligné, dans un considérant, qu'une procédure d'essai nouvelle, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible. Le Parlement a estimé que la nouvelle procédure d'essai mondiale (WLTP), élaborée dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, devrait être appliquée dès que possible.

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 pour empêcher l'utilisation des flexibilités du cycle d'essai par les constructeurs ;

Évaluation et rapports : au plus tard le **31 décembre 2015**, la Commission devrait **réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques** afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs **pour la période postérieure à 2020**. À cet égard, l'évaluation du taux de réduction nécessaire devrait s'inscrire dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'Union, ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers. La Commission devrait soumettre un rapport présentant les résultats de ce réexamen.

Ce rapport devrait comprendre **toute proposition appropriée de modification du règlement**, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendrait compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction de véhicules utilitaires légers et des secteurs liés.

En élaborant ces propositions, la Commission devrait veiller à ce qu'elles soient aussi neutres que possible du point de vue de la concurrence, et durables et équitables du point de vue social.

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

2012/0191(COD) - 26/02/2014 - Acte final

OBJECTIF : réduire à l'horizon 2020 les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil modifiant 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.

CONTENU : le présent règlement modifie le [règlement \(CE\) 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. Compte tenu du lien qui existe entre les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, l'objectif est de réduire de manière économiquement avantageuse la consommation de carburant et les frais qui en découlent pour les propriétaires des véhicules.

Les principaux éléments de la modification sont les suivants :

Objectif pour 2020 : à partir de 2020, un **objectif de 147 g de CO₂/km** est fixé pour le niveau d'émissions moyen des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union. Les émissions de CO₂ continueront à être mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et conformément à ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

Le règlement s'applique aux constructeurs qui représentent **plus de 1000 véhicules** utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée.

Éco-innovations : le règlement prévoit qu'à la demande d'un constructeur, il sera tenu compte de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant **les technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes**. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourra atteindre **un maximum de 7 g de CO₂/km**.

La Commission adoptera, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants au plus tard le 31 décembre 2012.

Procédure d'essai : dans un considérant, il est souligné qu'une procédure d'essai nouvelle, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible.

Afin de faire en sorte que les émissions spécifiques de CO₂ déclarées pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs se rapprochent de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, **la procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)** en cours d'élaboration dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe devrait être appliquée dès que possible.

Réexamen : la Commission réexaminera le règlement d'ici la fin de 2015 en vue de fixer des objectifs en matière d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers **au-delà de 2020**.

La Commission devra soumettre un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport devra comprendre toute proposition appropriée de modification du règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un **objectif réaliste et réalisable**, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendrait compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction de véhicules utilitaires légers et des secteurs liés.

En élaborant ces propositions, la Commission devra veiller à ce qu'elles soient aussi neutres que possible du point de vue de la concurrence, et durables et équitables du point de vue social.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 23.03.2014.

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.