

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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂/km.
- **Option 3 et 4** : ces deux options reposent sur le même objectif (175 g de CO₂/km) et les mêmes années (respectivement 2012 et 2013-2015), mais sont basées sur une courbe linéaire définissant la valeur de CO₂ 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 CO₂/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 CO₂/km pour l'année 2020).

CONTENU : la proposition fait suite à la [stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers](#) et complète [le règlement \(CE\) n° 443/2009](#) (établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ 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 1^{er} juillet 2013, les émissions spécifiques moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas 175g de CO₂/km.** Cet objectif devra être atteint de manière progressive à compter du 1^{er} 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 CO₂ 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 CO₂/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 CO₂/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 CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs dans la Communauté, en fonction de leur masse. Ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO₂, 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 CO₂ qui ne sont pas prises en compte dans le cycle d'essai durant lequel les émissions de CO₂ 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 CO₂/km de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ 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 CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ 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**.