



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.7.2012

COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Contexte général**

L'Union européenne s'est fixé pour objectif de limiter le réchauffement de la planète à 2 °C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. La réalisation de cet objectif nécessite un arrêt de la croissance des émissions mondiales d'ici à 2020 et une réduction de ces émissions d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à leurs niveaux de 1990. Le Conseil européen a réaffirmé l'objectif de l'UE visant une réduction de 80 à 95 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 dans le cadre des réductions à réaliser collectivement par les pays développés.

Les politiques actuelles ne permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) que d'environ 40 % d'ici à 2050. Le document de la Commission intitulé *«Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050»*¹ indique comment d'atteindre l'objectif de réduction des émissions intérieures de 80 % d'ici à 2050 de la manière économiquement la plus avantageuse. La feuille de route montre que tous les secteurs de l'économie doivent participer à l'effort et que, selon le scénario, il est nécessaire que par rapport à 1990, les émissions produites par les transports se situent entre +20 % et - 9 % d'ici à 2030 et diminuent de 54 % à 67 % d'ici à 2050².

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 %. En 2008, environ 70 % des émissions de CO₂ dues aux transports étaient imputables au transport routier³. Ce secteur représente ainsi la deuxième source d'émissions de 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**

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. Cet objectif a été fixé dans le cadre du processus de codécision et, en dehors de sa confirmation, n'est pas reconsidéré lors du réexamen.

¹ COM/2011/0112 final.

² Excepté les émissions des transports maritimes internationaux.

³ *Les transports dans l'UE en chiffres*, 2011, Commission européenne

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.

Les modalités sont des aspects de la mise en œuvre qui ont une incidence sur la façon dont les objectifs en matière d'émissions sont atteints. 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.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

- *Expertise externe*

Une étude externe⁴ intitulée «*Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*»⁵ (appui à la révision du règlement (UE) n° 510/2011 relatif aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers) constitue l'analyse principale qui sous-tend la proposition. Elle évalue différentes modalités et analyse leurs coûts. Le modèle PRIMES-TREMOVE a été utilisé pour évaluer les incidences globales de l'objectif pour 2020.

- *Consultation des parties intéressées*

Les parties prenantes ont été consultées officiellement au moyen d'un questionnaire en ligne et lors d'une réunion. Les informations qu'elles ont communiquées ont été prises en considération dans l'évaluation des différentes solutions possibles pour réguler les émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires légers.

- Consultation publique

Une consultation publique en ligne a été réalisée au cours de l'automne 2011. Les réponses reçues font dans l'ensemble ressortir qu'il est important de réguler les émissions provenant des véhicules utilitaires légers, que la régulation de ces émissions doit s'inscrire dans le cadre des objectifs de réduction des GES à long terme et qu'elle doit être fondée sur les émissions moyennes des véhicules neufs et être neutre sur le plan technologique. Les avis étaient très partagés sur la question de savoir si la législation en vigueur fonctionne bien. La raison principale semble être que la législation actuelle est considérée par beaucoup comme n'étant pas suffisamment solide. Il existe une forte demande pour la fixation d'objectifs au-delà de 2020, indépendamment de toute autre mesure susceptible d'être mise en œuvre. Les résultats de la consultation publique ont été résumés et publiés⁶.

⁴ Effectuée au titre du contrat-cadre ENV.C.3/FRA/2009/0043 relatif aux émissions des véhicules.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

– Réunion des parties prenantes

Une réunion a eu lieu avec les parties prenantes le 6 décembre 2011. Les conclusions préliminaires de l'étude ont été présentées, et les présentations de la réunion ainsi qu'une synthèse des discussions ont été publiées⁷. Les participants n'ont pas exprimé de désaccord de fond sur l'analyse présentée; les ONG ont fait valoir que, les coûts étant moins élevés et les émissions considérablement plus faibles que prévu, il conviendrait de resserrer les objectifs.

Analyse d'impact

Une analyse d'impact conjointe appuyant la proposition considérée et une proposition équivalente visant à modifier le règlement (CE) n° 443/2009 a été rédigée. Une approche large a été adoptée afin de recenser les options stratégiques couvrant les questions soulevées dans la législation, les questions soulevées par la mise en œuvre et les questions évaluées dans les études analysant les approches possibles pour améliorer l'efficacité de la législation. Les aspects suivants ont été analysés:

- a) l'option du statu quo;
- b) la confirmation de la faisabilité de l'objectif de 2020 pour les camionnettes;
- c) les modalités de réalisation de l'objectif relatif aux camionnettes;
- d) la simplification et la réduction de la charge administrative;
- e) l'adaptation au nouveau cycle d'essai;
- f) la forme et la rigueur de la législation au-delà de 2020.

Sur la base d'une analyse des incidences économiques, environnementales et sociales des différentes modalités, l'analyse d'impact est parvenue aux conclusions suivantes:

- la faisabilité à moindre coût de l'objectif de 147 g/km pour les camionnettes à l'horizon 2020 est confirmée;
- la masse doit rester le paramètre de l'utilité; la courbe de valeurs limites doit rester linéaire et la pente de la courbe doit être fixée à 100 %;
- la prime sur les émissions excédentaires doit être maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule;
- la procédure de dérogation doit être simplifiée par l'introduction, pour les plus petits constructeurs, d'une exemption «de minimis» de l'obligation d'atteindre l'objectif en matière d'émissions de CO₂. En outre, une plus grande souplesse doit être autorisée quant à la date d'octroi des dérogations pour les petits constructeurs.

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

L'UE a déjà pris des mesures dans ce domaine lorsqu'elle a adopté le règlement (UE) n° 510/2011 fondé sur le chapitre du traité relatif à l'environnement. Le marché unique justifie également qu'une action soit entreprise au niveau de l'UE plutôt qu'au niveau des États membres de manière à garantir l'existence d'exigences communes dans l'ensemble de l'UE et, partant, à minimiser les coûts pour les constructeurs.

L'adoption de la proposition n'entraînera pas l'abrogation d'actes législatifs en vigueur.

Résumé des mesures proposées

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.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'implique pas le recours à des ressources financières complémentaires.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

- Clause de réexamen/révision/suppression automatique

La proposition contient une clause de réexamen.

- Espace économique européen

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁸,

vu l'avis du Comité des régions⁹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 13, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 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 légers¹⁰ prévoit que la Commission doit réexaminer les modalités de réalisation, pour 2020, de l'objectif de 147 g de CO₂/km, en particulier les formules détaillées à l'annexe I et les dérogations prévues à l'article 11, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif. La proposition de modification du règlement doit être aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, durable et équitable du point de vue social.
- (2) Il convient de préciser qu'aux fins de la vérification du respect de l'objectif de 147 g de CO₂/km, les émissions de CO₂ devraient continuer à être mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules

⁸ JO C du ..., p. ...

⁹ JO C du ..., p. ...

¹⁰ JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules¹¹ et conformément à ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

- (3) Selon l'analyse technique menée lors de l'analyse d'impact, les technologies permettant d'atteindre l'objectif de 147 g de CO₂/km sont disponibles et les réductions requises peuvent être réalisées à un coût inférieur aux estimations de l'analyse précédente effectuée avant l'adoption du règlement (UE) n° 510/2011. En outre, l'écart entre la moyenne actuelle des émissions spécifiques de CO₂ provenant des véhicules utilitaires légers neufs et l'objectif a également diminué. En conséquence, la faisabilité de l'objectif de 147 g de CO₂/km d'ici à 2020 est confirmée.
- (4) Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les petits constructeurs du respect des objectifs d'émissions spécifiques définis selon l'utilité du véhicule, de la charge administrative importante liée à la procédure de dérogation et des avantages marginaux en termes de réduction des émissions de CO₂ des véhicules vendus par ces constructeurs, les producteurs qui représentent moins de 500 véhicules utilitaires légers neufs par an sont exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.
- (5) La procédure d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs doit être simplifiée de manière à autoriser plus de souplesse quant aux délais relatifs aux demandes de dérogation par les constructeurs et aux décisions d'octroi de la Commission.
- (6) Afin de permettre à l'industrie automobile de réaliser des investissements et des innovations à long terme, il est souhaitable de fournir des indications quant aux modifications qu'il conviendra d'apporter au présent règlement pour la période postérieure à 2020. Il convient que ces indications soient fondées sur une évaluation du taux de réduction nécessaire dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'UE, ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO₂ des voitures. Il est dès lors souhaitable que ces aspects soient réexaminés et que la Commission rédige un rapport et, le cas échéant, présente des propositions concernant les objectifs pour la période postérieure à 2020.
- (7) L'article 13, paragraphe 3, prévoit que la Commission doit publier 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 dans les formules de l'annexe I. Ces données étant disponibles et que leur utilisation potentielle ayant été évaluée dans l'analyse d'impact, il a été conclu qu'il est plus rentable de maintenir la masse en ordre de marche comme paramètre de l'utilité pour l'objectif de 2020 concernant les véhicules utilitaires légers.
- (8) Il y a lieu de conserver la méthode de fixation de l'objectif sur la base d'un rapport linéaire entre l'utilité du véhicule utilitaire léger et son objectif en matière d'émissions de CO₂ tel qu'exprimé selon les formules de l'annexe I, étant donné qu'elle permet de préserver la diversité du marché des véhicules utilitaires légers ainsi que la capacité des constructeurs à répondre aux besoins variés des consommateurs et, dès lors, évite toute distorsion de concurrence injustifiée. Il convient toutefois de mettre à jour cette

¹¹ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

méthode afin de refléter les données les plus récentes en matière d'immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs.

- (9) La Commission a évalué la disponibilité de données relatives à l'empreinte au sol ainsi que leur utilisation en tant que paramètre de l'utilité dans les formules de l'annexe I. Ces données sont disponibles et leur utilisation potentielle a été évaluée dans l'analyse d'impact. Sur la base de cette analyse, il a été conclu que le paramètre de l'utilité utilisé dans la formule pour 2020 devait être la masse.
- (10) Le règlement fait obligation à la Commission de réaliser une analyse d'impact à l'effet de réexaminer les procédures d'essai pour qu'elles reflètent de manière adéquate les performances réelles des voitures en matière d'émissions de CO₂. Les travaux, qui consistent en l'élaboration d'une procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, ne sont pas encore achevés. Dès lors, l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009 fixe des limites d'émission pour 2020 mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008. Lorsque les procédures d'essai auront été modifiées, il conviendra d'adapter les limites fixées à l'annexe I de manière à assurer une rigueur comparable pour les constructeurs et les classes de véhicules.
- (11) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 510/2011 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 510/2011 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le présent règlement fixe 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 dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.»
- 2) À l'article 2, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. L'article 4, l'article 8, paragraphe 4, points b) et c), l'article 9 et l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 500 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée.»
- 3) À l'article 11, paragraphe 3, la dernière phrase est supprimée.
- 4) L'article 13 est modifié comme suit:
 - a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Au plus tard le 31 décembre 2014, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques, les modalités et les autres aspects du présent règlement afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs pour la période postérieure à 2020.»

b) Le paragraphe 6 est modifié comme suit:

– Le deuxième alinéa est supprimé.

– Le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂, la Commission adapte les formules figurant à l'annexe I, par voie d'actes délégués en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17, en veillant à ce que les exigences en matière de réduction applicables dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai aux constructeurs et aux véhicules d'utilité différente soient d'une rigueur comparable.»

5) À l'annexe I, point 1, le point c) suivant est ajouté:

«c) à compter de 2020:

Émissions spécifiques de CO₂ indicatives = $147 + a \times (M - M_0)$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 2

a = 0,096.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président