



TRANSPORTS/ VEHICULES UTILITAIRES LEGERS



**Modalités d'introduction des demandes de dérogation
aux objectifs de réduction des émissions
de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs**

**(au titre du règlement (CE) n° 510/2011 établissant des
normes de réduction des émissions de CO₂
pour les véhicules utilitaires légers)**

**Règlement délégué (UE) n° 114/2013 de la Commission
du 6 novembre 2012
JOUE L 38 du 9 février 2013**

En application du règlement (UE) n° 510/2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers (VUL) neufs (*voir encadré ci-dessous*), la Commission européenne a adopté, le 6 novembre 2012 (JOUE L 38 du 9 février 2013), le règlement délégué (UE) n° 114/2013 établissant les modalités d'introduction des demandes de dérogation aux objectifs spécifiques de CO₂ pour les VUL.

Le règlement (UE) n° 510/2011

Le règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011¹ établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les VUL neufs (camionnettes dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg) dans le cadre de l'approche intégrée de l'UE visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers neufs (voitures particulières neuves et VUL neufs). Ce règlement doit contribuer à la réalisation de la réduction supplémentaire de 10 g CO₂/km nécessaire pour atteindre l'objectif global de l'UE fixé à 120 g de CO₂/km pour la moyenne des émissions spécifiques globales des VP neuves, conformément à la communication de la Commission du 7 février 2007².

Le règlement fixe à **175 g CO₂/km** le niveau moyen d'émissions spécifiques des VUL neufs, à **atteindre en améliorant les technologies des moteurs des véhicules**. La mise en œuvre de cet objectif est progressive : les constructeurs devront atteindre cet objectif pour 70% des VUL qu'ils produisent en 2014, pour 75% en 2015, pour 80% en 2016 et pour la totalité en 2017. Le règlement fixe également un **objectif à moyen terme, applicable à partir de 2020 aux VUL neufs, d'un niveau moyen d'émissions spécifiques de 147 g CO₂/km**, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif. Cet objectif a été confirmé par la Commission dans sa proposition de règlement modifiant le règlement (UE) n° 510/2011, présentée le 11 juillet 2012³.

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de VUL doit s'assurer que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ses VUL ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'**annexe I**. Celle-ci définit une formule pour calculer les émissions spécifiques de CO₂.

Depuis le **1^{er} janvier 2012** et pour chaque année civile suivante, les Etats membres sont tenus de recueillir les données sur les VUL neufs immatriculés sur leur territoire (dont les émissions spécifiques de CO₂) et ce conformément aux prescriptions établies à l'**annexe II, partie A** du règlement (UE) n° 510/2011.

Au plus tard le **28 février de chaque année depuis 2013**, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'**annexe II, partie B** (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les VUL neufs). Les données doivent être transmises selon le format défini à l'**annexe II, partie C** du règlement (UE) n° 510/2011.

Au titre de ce même règlement (*article 11, paragraphe 1^{er}*), les **petits constructeurs qui fabriquent moins de 22 000 VUL neufs** immatriculés dans l'UE par année civile peuvent, dans certaines conditions, faire une demande de **dérogation** à leur objectif individuel d'émissions spécifiques. Cette demande est à remettre à la Commission. Si celle-ci leur en accorde une, leur objectif pourrait être fixé au-dessus des VLE de référence (plus souple donc et plus compatible avec le potentiel de réduction des émissions spécifiques de CO₂ des VUL des petits constructeurs visés).

Une telle dérogation ne peut être accordée que pour une **période maximale de cinq années civiles**. Le règlement précise le **contenu du dossier de demande**.

La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel économique et technologique de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de VUL construit.

Si la Commission considère qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire celle-ci avec effet au 1^{er} janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.

¹ Voir SD'Air n° 181 p.29.

² Voir ED n° 162 p.I.371.

³ Voir SD'Air n° 183 p.125.

Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la sanction sur les émissions excédentaires (cf. *article 9*).

Enfin, la Commission doit arrêter, par voie d'actes délégués, des règles d'application pour la mise en œuvre de ces dispositions, notamment sur :

- l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations,
- le contenu des dossiers de demandes, et
- le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

C'est en application de cet article que le nouveau règlement (UE) n° 114/2013, qui fait l'objet de la présente fiche, a été adopté.

Objet du nouveau règlement (*article 1^{er}*)

Le nouveau règlement précise les informations à fournir par les constructeurs en vue de démontrer qu'ils remplissent les conditions requises pour bénéficier d'une dérogation au titre du règlement (UE) n° 510/2011 (*article 11*).

Demandes de dérogation (*article 3*)

Les demandes de dérogation doivent être remises à la Commission par le demandeur conformément aux modèles définis à l'annexe I.

Informations liées aux critères d'admissibilité (*article 4*)

Le nouveau règlement précise les informations à fournir concernant les critères d'admissibilité pour bénéficier d'une dérogation :

- des informations concernant la structure du capital du constructeur, accompagnées de la déclaration correspondante figurant à l'annexe II,
- le nombre de VUL immatriculés dans l'UE au cours des trois dernières années civiles (pour les constructeurs qui demandent une dérogation au titre de l'article 11 paragraphe 1^{er}).

Objectif d'émissions spécifiques et potentiel de réduction (*article 5*)

Le demandeur de dérogation est tenu d'indiquer les **émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ses VUL immatriculés en 2010** (année de référence). Sont également précisées les informations à soumettre par le demandeur concernant :

- ses activités,
- son potentiel technologique de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

En fonction de son potentiel de réduction, le demandeur doit proposer un **objectif d'émissions spécifiques** pour la période couverte par la dérogation. Le demandeur peut également proposer des **objectifs annuels d'émissions spécifiques** pour chaque année de la période de dérogation. L'objectif d'émissions spécifiques ou les objectifs annuels d'émissions spécifiques proposés par le demandeur doivent être déterminés de façon à ce qu'à l'expiration de la période de dérogation, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ soient réduites par rapport à celles de l'année 2010.

L'objectif d'émissions spécifiques ou les objectifs annuels d'émissions spécifiques proposés doivent être accompagnés d'un **programme de réduction** des émissions spécifiques de CO₂ du parc de véhicules neufs du demandeur. Le règlement (UE) n° 114/2013 précise les données que doit contenir le programme de réduction.

Enfin, pendant la période de dérogation, le respect de l'objectif d'émissions spécifiques ou des objectifs annuels d'émissions spécifiques proposés par le demandeur est évalué chaque année conformément aux dispositions établies par le règlement (UE) n° 510/2011 (*article 9*).

Evaluation par la Commission (*article 6*)

Si la Commission n'a pas émis d'objections dans les neuf mois suivant la réception officielle d'une demande complète, les conditions requises pour l'introduction d'une demande de dérogation sont réputées satisfaites. Si elle la juge incomplète, elle peut exiger des informations complémentaires.

Accès du public aux informations (*article 7*)

Le règlement établit les modalités d'accès du public aux informations contenues dans la demande et aux documents requis dans le cadre de la demande.

Entrée en vigueur (*article 8*)

Le règlement est entré en vigueur le 1^{er} mars 2013.

Annexes

Le règlement (UE) n° 114/2013 comporte **trois annexes** :

| | |
|------------|---|
| Annexe I | Modèle de la demande de dérogation à présenter par les constructeurs visés par l'article 11 (<i>paragraphe 1^{er}</i>) du règlement (UE) n° 510/2011 (<i>article 3 du règlement (UE) n° 114/2013</i>) |
| Annexe II | Modèle de déclaration faisant état de la structure du capital (<i>article 4a</i>) |
| Annexe III | Liste des émissions spécifiques moyennes de CO ₂ par constructeur dans l'UE en 2010 |

Pour en savoir plus

- les pages de la DG Climat consacrées aux émissions de CO₂ des VUL : http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/index_en.htm

Les Fiches de Synthèse du CITEPA

Pollution de l'air et effet de serre

Retrouvez tous les dossiers sur
www.citepa.org/fiches-de-synthese
Espace réservé aux adhérents