



TRANSPORTS/ VEHICULES UTILITAIRES LEGERS



**Modalités pour atteindre l'objectif 2020
en matière de réduction des émissions de CO₂
des véhicules utilitaires légers neufs**

**(Modification du règlement (UE) n° 510/2011 établissant
des normes de réduction des émissions de CO₂
pour les véhicules utilitaires légers neufs)**

**Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen
et du Conseil du 26 février 2014
JOUE L 84 du 20 mars 2014**

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 (*article 13 - voir encadré ci-dessous*), le règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 a été adopté (JOUE L 84 du 20 mars 2014). Il vient modifier le règlement de base (n° 510/2011) en vue de définir les modalités pour atteindre l'objectif de réduction des émissions spécifiques des VUL neufs fixé pour 2020.

Contexte

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 (VP) neuves et VUL neufs]. Ce règlement contribue à la réalisation de la réduction supplémentaire de 10 g CO₂/km nécessaire pour atteindre l'objectif global de l'UE de 120 g 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.

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 à compter de 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 du règlement (UE) n° 510/2011 (*article 13, paragraphe 1^{er}*), au plus tard le **1^{er} janvier 2013**, la Commission devait **réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I** pour définir :

- sous réserve que les résultats de l'analyse d'impact confirment la faisabilité d'un tel objectif, les modalités de réalisation, pour **2020**, d'un objectif de **147 g CO₂/km**, et ce dans des conditions ayant un bon rapport coût-efficacité, et
- les aspects de l'application de cet objectif (c'est-à-dire comment le répartir parmi les constructeurs visés), y compris la prime pour émissions excédentaires.

Sur la base de ce réexamen et de l'**analyse d'impact**, comportant une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission devait proposer, le cas échéant, de **modifier le règlement (UE) n° 510/2011**. C'est en application de cet article que la Commission a présenté le 11 juillet 2012 une proposition de règlement en ce sens³. Ce texte a donc été adopté le 26 février 2014 et c'est ce règlement qui fait l'objet de la présente *Fiche de Synthèse*.

¹ Voir SD'Air n° 181 p.29.

² Voir ED n° 162 p.I.371.

³ Voir SD'Air n° 183 p.125.

Le nouveau règlement (UE) n° 253/2014 apporte plusieurs modifications au règlement (UE) n° 510/2011, dont les plus importantes sont présentées ci-après (avec entre parenthèses les articles visés par les modifications) :

- **objectif 2020** : l'objectif de 147 g CO₂/km de niveau moyen d'émissions, applicable à partir de 2020, est confirmé (*article 1^{er}*), avec une obligation du respect de cette valeur pour tous les VUL neufs vendus par les constructeurs à cette échéance, c'est-à-dire que le respect de l'objectif 2020 n'est pas échelonné dans le temps, comme c'est le cas pour les VP neuves⁴.

L'objectif de 147 g CO₂/km représente une **réduction de 19%** par rapport à la moyenne des émissions spécifiques des VUL neufs en 2012 (180,2 g CO₂/km). En termes de consommation de carburant, l'objectif 2020 correspond à **5,5 litres/100 km de gazole**⁵.

[Selon l'analyse technique effectuée lors de l'analyse d'impact, les technologies nécessaires pour atteindre l'objectif de 147 g CO₂/km sont disponibles et les réductions requises peuvent être réalisées à un coût inférieur aux estimations de l'analyse technique 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 VUL neufs et l'objectif de 147 g/CO₂/km a également diminué. En conséquence, la faisabilité de l'objectif d'ici à 2020 a été confirmée] ;

- **formule de calcul des émissions spécifiques de CO₂** : cette formule, définie à l'annexe I.1, est modifiée pour inclure un point "c" :

"A compter de 2020 :

Emissions spécifiques de CO₂ = 147 + a x (M - M₀)

où :

M = la masse du véhicule en kg

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13 paragraphe 5

a = 0,096" (*annexe I*).

La **méthode de fixation de l'objectif** fondée sur un **rapport linéaire entre l'utilité de la VUL et son objectif** en matière d'émissions de CO₂, exprimée selon les formules de l'annexe I, est donc conservée pour 2020 mais la méthode est mise à jour afin de refléter les données d'immatriculation les plus récentes des VUL ;

Le **paramètre de l'utilité** pris en compte pour 2020 reste donc la **masse du véhicule** (en kg).

[Dans son étude d'impact, la Commission a évalué la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol ainsi que l'utilisation de l'empreinte au sol en tant que paramètre de l'utilité dans les formules définies à l'annexe I. Sur la base de cette étude, la Commission a conclu que le paramètre de l'utilité à prendre en compte dans la formule pour 2020 devait être la masse] ;

- **petits constructeurs** : les objectifs d'émissions spécifiques et les sanctions ne s'appliquent pas aux constructeurs qui produisent moins de 1 000 VUL immatriculées/an (*article 2*) ;
- **dérogations pour les petits constructeurs** : la procédure d'octroi des dérogations aux petits constructeurs est simplifiée de manière à permettre davantage de souplesse quant au moment où une dérogation doit être présentée par les constructeurs et au moment où la Commission doit accorder une telle dérogation (*article 11*) ;
- **bonifications ("super-crédits")** : le mécanisme de flexibilité sous forme de bonifications pour les VUL dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km⁶ [pour compenser la vente de gammes de VUL plus émettrices] prend fin le 31 décembre 2017, comme prévu par le règlement (UE) n° 510/2011. Il n'est donc pas reconduit pour la période post-2020 ;

⁴ Voir FdS UE_TRAN_VP_Reglement_333_2014_110314 (p.2).

⁵ Source : Commission européenne : http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/index_en.htm

⁶ Dans la proposition initiale de la Commission, ce seuil s'élevait à 35 g CO₂/km. Il a donc été affaibli dans le texte définitif.

- **réexamen :**

- ⇒ au plus tard le **31 décembre 2015**, la Commission doit réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques pour 2020 et les modalités pour y parvenir établies par le règlement (UE) n° 253/2014 et ce, afin de fixer des **objectifs en matière d'émissions spécifiques pour la période post-2020**,
- ⇒ l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'UE [**réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% d'ici 2050, base 1990**]⁷. Ces indications visent à permettre aux constructeurs de VUL de réaliser des investissements et des innovations à long terme ;
- ⇒ la Commission est tenue de soumettre au Parlement européen et au Conseil un **rapport** présentant les résultats de ce réexamen, accompagné de toute **proposition** appropriée du règlement (UE) n° 510/2011 fixant éventuellement un **objectif "réaliste et réalisable"**, fondé sur une étude d'impact globale (**article 13**) ;

Réexamen des procédures de mesure

Au titre du règlement n° 443/2009 (**article 13 paragraphe 3**), à partir de 2012, la Commission doit effectuer une étude d'impact en vue de réexaminer avant 2014 [**comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007**], les procédures de mesure des émissions de CO₂ afin de refléter de manière adéquate le comportement réel des voitures particulières neuves en matière d'émissions de CO₂. Le règlement (UE) n° 510/2011 (**article 13 paragraphe 6**) inclut les VUL dans ce réexamen des procédures d'essai.

- **réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂** : la Commission est tenue de déterminer, au moyen d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de toute modification de la procédure d'essai mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ [**au titre des règlements (CE) n° 715/2007⁸ et (CE) n° 692/2008⁹**].

Le nouveau règlement est entré en vigueur le **23 mars 2014**.

Pour en savoir plus

Les pages de la DG Climat consacrées aux émissions de CO₂ des VUL :
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

⁷ Voir FdS UE_CLIMAT_Politique_CE_LivreVert2030_270313 (p.2).

⁸ Voir ED n° 164 p.l.163.

⁹ Voir ED n° 168 p.l.167.