

## RÈGLEMENT (UE) N° 253/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 février 2014

**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 CO<sub>2</sub> 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 européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, la Commission doit réexaminer les modalités de réalisation, pour 2020, de l'objectif de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, en particulier les formules figurant à l'annexe I dudit règlement et les dérogations prévues à son article 11, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif. Il convient que le présent règlement soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, durable et équitable du point de vue social.

(2) Compte tenu du lien qui existe entre les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant, la définition de modalités permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers pourrait également contribuer à réduire de manière économiquement avantageuse la consommation de carburant et les frais y afférents pour les propriétaires desdits véhicules.

(3) Il convient de préciser qu'aux fins de la vérification du respect de l'objectif de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, les émissions de CO<sub>2</sub> devraient continuer à être mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> et conformément à ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

(4) Selon l'analyse technique effectuée lors de l'analyse d'impact, les technologies nécessaires pour atteindre l'objectif de 147 g de CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> provenant des véhicules utilitaires légers neufs et l'objectif de 147 g de CO<sub>2</sub>/km a également diminué. En conséquence, la faisabilité de l'objectif d'ici à 2020 a été confirmée.

(5) 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 CO<sub>2</sub> des véhicules vendus par lesdits constructeurs, les constructeurs qui représentent moins de 1 000 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.

(6) La procédure d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs devrait être simplifiée de manière à autoriser plus de souplesse quant au moment où une demande de dérogation doit être présentée par les constructeurs et quant au moment où la Commission doit accorder une telle dérogation.

(7) 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 convient d'apporter au règlement (UE) n° 510/2011 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'Union, ainsi que des implications pour la mise au point d'une

<sup>(1)</sup> JO C 44 du 15.2.2013, p. 109.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 14 janvier 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 février 2014.

<sup>(3)</sup> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

- technologie rentable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers. La Commission devrait réexaminer ces aspects d'ici 2015 et présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur ses conclusions. Ce rapport devrait comprendre, le cas échéant, des propositions de modification du règlement (UE) n° 510/2011 en vue de fixer des objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers au-delà de 2020, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable pour 2025, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendrait compte du maintien de la compétitivité du secteur et des secteurs liés, tout en maintenant une trajectoire claire de réduction des émissions compatible avec les objectifs climatiques à long terme de l'Union. Lorsqu'elle élabore 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.
- (8) Les émissions de gaz à effet de serre liées à l'approvisionnement énergétique ainsi qu'à la production et à la destruction de véhicules sont des composantes significatives de l'actuelle empreinte carbone globale du transport routier et sont susceptibles d'augmenter considérablement à l'avenir. Il convient dès lors de prendre des mesures afin de guider les constructeurs vers des solutions optimales tenant compte, notamment, des émissions de gaz à effet de serre associées à la production de l'énergie destinée aux véhicules, telle que l'électricité et les carburants de substitution, et garantissant que ces émissions en amont n'érodent pas les avantages liés à la réduction de la consommation d'énergie des véhicules lors de leur fonctionnement, visée dans le cadre du règlement (UE) n° 510/2011.
- (9) Conformément à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 510/2011, la Commission est tenue de 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 permettant de déterminer les objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques exprimés selon les formules figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° 510/2011. Bien que ces données soient disponibles et que leur utilisation potentielle ait 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.
- (10) Il y a lieu de conserver la méthode de fixation de l'objectif fondée sur un rapport linéaire entre l'utilité du véhicule utilitaire léger et son objectif en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> exprimé selon les formules figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° 510/2011, 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 ladite méthode afin de refléter les données les plus récentes en matière d'immatriculation de véhicules utilitaires légers neufs.
- (11) Dans son analyse d'impact, la Commission a évalué la disponibilité de 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 figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° 510/2011. Sur la base de cette analyse, la Commission a conclu que le paramètre de l'utilité utilisé dans la formule pour 2020 devait être la masse.
- (12) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>(1)</sup> fait obligation à la Commission de réaliser une analyse d'impact en vue de réexaminer les procédures d'essai afin de refléter de manière adéquate le comportement réel des voitures en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Le règlement (UE) n° 510/2011 inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures d'essai. Il est nécessaire de modifier le «nouveau cycle européen de conduite» actuellement utilisé pour s'assurer qu'il reflète bien les conditions réelles de conduite et éviter de sous-estimer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant réelles. Une procédure d'essai nouvelle, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible. Des travaux effectués en ce sens sont en cours et consistent en l'élaboration d'une procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP) dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe mais ils ne sont pas encore achevés. Afin de faire en sorte que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> 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 WLTP devrait être appliquée dès que possible. Dans ce contexte, l'annexe I du règlement (CE) n° 510/2011 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 de la Commission<sup>(2)</sup>. Lorsque les procédures d'essai auront été modifiées, il convient d'adapter les limites fixées à l'annexe I du règlement (UE) n° 510/2011 de manière à assurer une rigueur comparable pour les constructeurs et les classes de véhicules. En conséquence, la Commission devrait effectuer une étude solide de la corrélation entre le nouveau cycle européen de conduite et les nouveaux cycles d'essai WLTP pour s'assurer qu'il reflète bien les conditions réelles de conduite.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

- (13) Afin de garantir que les émissions mondiales réelles sont correctement reflétées et que les valeurs de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> mesurées soient strictement définis pour empêcher l'utilisation des flexibilités du cycle d'essai par les constructeurs. Il conviendrait de traiter les écarts entre les valeurs de réception par type des émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions des véhicules commercialisés, notamment en envisageant une procédure d'essai de conformité en service qui devrait garantir des essais indépendants d'un échantillon représentatif de véhicules commercialisés ainsi que des moyens de faire face aux cas d'écarts substantiels prouvés entre l'examen et les valeurs initiales de réception par type des émissions de CO<sub>2</sub>.
- (14) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la définition des modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (15) 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<sup>er</sup>, 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 CO<sub>2</sub>/km mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.»
- 2) à l'article 2, le paragraphe 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 1 000 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 12 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est envisagée.
- La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km.»
- b) au paragraphe 2, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:
- «2. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1 au plus tard le 31 décembre 2012. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement. Ces dispositions détaillées sont conformes aux dispositions établies en vertu de l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 443/2009 et reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:»
- 5) l'article 13 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Au plus tard le 31 décembre 2015, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixées ainsi que les autres aspects du présent règlement afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs pour la période postérieure à 2020. À cet égard, l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit 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 CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport comprend toute proposition appropriée de modification du présent règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction de véhicules utilitaires légers et des secteurs liés. Lorsqu'elle élabore ces propositions, la Commission veille 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.»
- b) le paragraphe 6 est modifié comme suit:
- i) le deuxième alinéa est supprimé;
- ii) le quatrième alinéa est remplacé par les deux alinéas suivants:

«La Commission détermine, au moyen d'un acte d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire de mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> visée dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission (\*). Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 15 et sous réserve des conditions qui sont fixées aux articles 16 et 17 en vue d'adapter les formules figurant à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du premier alinéa, tout 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.

(\*) Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).»

6) à l'article 14, le paragraphe suivant est ajouté:

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

Fait à Strasbourg, le 26 février 2014.

Par le Parlement européen  
Le président  
M. SCHULZ

Par le Conseil  
Le président  
D. KOURKOULAS

«2 bis. Lorsque le comité visé au paragraphe 1 n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.»

7) à l'annexe I, point 1, le point suivant est ajouté:

«c) à compter de 2020:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M<sub>0</sub> = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5

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*.