

Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 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 légers

Article unique.- Aux fins d'exécution du règlement (UE) No 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 légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent ;
- la Société nationale de contrôle technique est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs ;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Commentaire de l'article unique

Le seul article du règlement (UE) No 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 légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8).

Le Ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé de la coordination des activités et des mesures nécessaires à l'exécution du règlement.

En ce qui concerne la collecte des données, la Société nationale de contrôle technique est l'organisme le mieux outillé à ce faire.

L'Administration de l'environnement étant en contact régulier avec la Commission européenne en ce qui concerne la transmission d'autres informations environnementales, elle sera chargée de la communication de toutes les données et informations exigées par le règlement précité.

Exposé des motifs

Le présent projet de loi exécute en droit national le règlement (UE) No 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 légers.

Le règlement concerne les véhicules utilitaires légers, qui représentent environ 12 % du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes), c'est-à-dire les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (camionnettes et camionnettes apparentées aux voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2 610 kg à vide. Ces véhicules sont responsables d'environ 1,5 % des émissions totales de CO₂ de l'UE.

Le règlement vise les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'Union, sauf pour une période limitée.

En date du 15 décembre 2010, le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sont parvenus à un accord informel sur la proposition de la Commission établissant des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers (camionnettes). Cet accord a été formellement approuvé par la suite. Cette proposition s'est inscrite dans la foulée du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières (règlement (CE) n° 443/2009) et constitue l'une des dernières mesures particulières annoncées dans la stratégie de l'Union européenne de réduction des émissions de CO₂ des véhicules commerciaux légers (Communication COM(2007) 19) : approche intégrée contribuant à réaliser la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂ nécessaire pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km.

Proposition de règlement

La proposition visait les véhicules utilitaires légers de catégorie N1 dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007. Les véhicules des catégories M2 et N2 dont la masse de référence répond au critère susmentionné seraient inclus à des fins de surveillance et leur inclusion à part entière dans le système serait envisagée à l'occasion d'un réexamen.

La proposition s'est inspirée largement du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières. Elle prévoyait une réduction progressive à 175 g/km, de 2014 à 2016, des émissions moyennes de CO₂ des camionnettes neuves. À long terme, elle visait une

réduction des émissions moyennes à 135 g/km d'ici à 2020. Les limites d'émission seraient fixées en fonction du poids du véhicule, selon une courbe de valeurs limites.

La courbe serait définie sur la base d'une moyenne de 175 g de CO₂ par kilomètre pour l'ensemble du parc automobile. Les constructeurs devraient garantir que les véhicules mis en circulation dans l'UE à partir de 2014 – à raison de 75 % du total des véhicules – présenteront des émissions moyennes qui se trouveront sous la courbe des valeurs limites. En 2015, ce pourcentage passerait à 80 % et, dès 2016, 100 % du parc automobile devrait respecter la moyenne. Seule la moyenne du parc automobile serait réglementée. Les constructeurs conserveraient donc la possibilité de fabriquer des véhicules dont les émissions sont supérieures à la courbe des valeurs limites si celles-ci sont compensées par celles d'autres véhicules qui se trouvent sous la courbe.

La proposition incitait les constructeurs à réduire les émissions de CO₂ en instaurant le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires si les valeurs d'émission moyennes dépassent la courbe des valeurs limites. Cette prime serait calculée, pour les véhicules mis en circulation par le constructeur, en fonction du nombre excédentaire moyen de grammes par kilomètre (g/km) par rapport à la courbe, multiplié par le nombre de véhicules. Au cours d'une période initiale allant jusqu'en 2018, le montant de la prime s'élèverait à 5 EUR pour le premier g/km au-dessus de la courbe, 15 EUR pour le deuxième g/km, 25 EUR pour le troisième et 120 EUR pour chaque g/km supplémentaire au-dessus de la courbe des valeurs limites. À partir de 2019, le premier g/km coûterait 120 EUR par véhicule. Ce montant serait plus élevé que celui appliqué aux voitures (95 EUR) en raison des différences de coût de mise en conformité. Les constructeurs devraient respecter l'objectif fixé dans la proposition ; ils éviteraient ainsi de lourdes sanctions.

Les autres points contenus dans la proposition furent les suivants :

- Les constructeurs pourraient constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs. Lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci serait considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs.
- Des incitations permettraient d'accélérer le déploiement commercial de véhicules utilitaires légers peu émetteurs, lesquels bénéficieraient provisoirement de bonifications.
- 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) rendraient possible, sur la base de données ayant fait l'objet d'une vérification indépendante, de déduire jusqu'à 7 g de CO₂/km de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur pour tenir compte de la mise en oeuvre de technologies innovantes réduisant les émissions.
- D'autres objectifs de réduction des émissions seraient applicables pour les constructeurs dont moins de 22 000 véhicules sont immatriculés dans l'UE par année civile.

Modalités de l'accord inter-institutionnel

La mise en œuvre complète de l'*objectif à court terme de 175 g/km* est reportée à 2017, soit un an plus tard que dans la proposition de la Commission. Les étapes intermédiaires et pourcentages afférents sont les suivants : 70% en 2014, 75% en 2015 et 80% en 2016.

Les co-législateurs de l'Union européenne ont également décidé d'ajuster le niveau d'ambition de l'*objectif à long terme (2020)* en le portant de 135 g/km à 147 g/km. Cet objectif à long terme doit être confirmé lors de la révision du règlement prévue pour 2013.

Les fabricants dépassant les objectifs devront s'acquitter d'une *amende de 95 EUR par g/km*, à l'instar des fabricants de véhicules particuliers.

Enfin, le système de *superprime* en faveur des véhicules peu polluants, à savoir les camionnettes électriques et les camionnettes hybrides rechargeables, a été prolongé de deux ans par rapport à la proposition originale. Néanmoins, afin d'éviter que le système ne compromette l'intégrité environnementale de la législation, le nombre de véhicules pour lesquels le fabricant est autorisé à demander une prime sera limité à 25 000 pendant la durée du régime.

A part des dispositions sur le groupement de constructeurs et sur les dérogations en faveur de certains constructeurs, il y a lieu de relever

- le fait que l'utilisation de certains *carburants alternatifs* peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche «du puits à la roue». Le règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de l'Union, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs ;
- la possibilité d'inclure des *mesures d'éco-innovation* dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3 du règlement (CE) no 715/2007 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 ;
- le fait que le 1er janvier 2012 au plus tard, et afin d'améliorer la collecte de données sur la consommation de carburant ainsi que la mesure de cette consommation, la Commission devrait étudier s'il y a lieu de modifier la législation applicable de manière à inclure une obligation, pour les constructeurs qui sollicitent la réception par type de véhicules de catégorie N 1, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, d'équiper chaque véhicule d'un *compteur de la consommation de carburant* ;
- la possibilité d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de *limiteurs de vitesse* sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du règlement.

Véhicules complétés

Le règlement définit le véhicule complété comme un véhicule dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multi-étape conformément à la directive 2007/46/CE précitée.

Les émissions spécifiques desdits véhicules sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Clause de révision

La Commission réexaminera au plus tard le 1^{er} janvier 2013 les objectifs d'émission spécifiques de l'annexe I ainsi que les dérogations prévues à l'article 11. Une modification législative – suivant la procédure législative ordinaire - sera le cas échéant proposée.

La Commission présentera, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici à 2014, visant à inclure dans le présent règlement les véhicules des catégories M 2 et N 2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie 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 spécifiques et, au besoin, présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publiera 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 spécifiques et, au besoin, présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.

Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établira une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété.

La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) no 443/2009.

La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen de la directive 2007/46/CE prévu à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) no 443/2009.

Surveillance et communication des émissions moyennes

A l'instar du règlement (CE) No 443/2009, qui a fait l'objet de la loi du 12 mars 2011 (Mémorial A No 59), le règlement faisant l'objet du présent projet de loi instaure une procédure de surveillance et de communication de données.

C'est ainsi que l'article 8 prévoit ceci en ses paragraphes 1 à 4:

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire, conformément à l'annexe II, partie A. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en oeuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2013, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1^{er}.

La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les Etats membres et le met à la disposition du public.

Au titre du paragraphe 10 de l'article 8, les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M 2 et N 2 , tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007 ».

Dans ce contexte, le règlement prévoit au paragraphe 8 de l'article 8 que dans chaque État membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) no 443/2009.

Projet de loi

A l'instar de la loi précitée du 12 mars 2011, le projet de loi vise à préciser la répartition des compétences en la matière.