CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20 mai 2008 (26.05)
(OR. en)

9343/08

Dossier interinstitutionnel: 2007/0297 (COD)

ENV 288
ENT 96
CODEC 585

NOTE

du:	Secrétariat général
au:	Coreper/Conseil
n° prop. Cion:	5089/08 ENV 4 ENT 1 CODEC 8 - COM(2007) 856 final + ADD 1 - SEC(2007) 1723 + ADD 2 - SEC(2007) 1724
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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_2 des véhicules légers – Rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux

I. INTRODUCTION

En décembre 2007, la Commission a adopté une proposition de règlement 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_2 des véhicules légers.

Le projet de texte législatif définit une courbe de valeurs limites des émissions de CO_2 autorisées pour les véhicules neufs en fonction de la masse du véhicule. Cette courbe est établie de manière à atteindre des émissions moyennes du parc de 130 grammes de CO_2 au kilomètre pour toutes les nouvelles voitures. À compter de 2012, un constructeur sera tenu de veiller à ce que les émissions moyennes de toutes les nouvelles voitures fabriquées par lui et immatriculées dans la Communauté soient inférieures à la moyenne des émissions autorisées pour ces voitures, indiquée par la courbe.

La proposition fournira aux constructeurs les incitations nécessaires en vue de la réduction des émissions de CO_2 de leurs véhicules, en imposant une pénalité sur les émissions excédentaires au cas où leurs niveaux moyens d'émission seraient au-dessus de la courbe des valeurs limites. Cette pénalité sera fonction du nombre de grammes par kilomètre (g/km) de dépassement de la courbe par un véhicule moyen vendu par le constructeur, multiplié par le nombre de véhicules qu'il aura vendus. Il a été proposé d'appliquer une pénalité de 20 EUR par g/km pour la première année (2012), passant à 35 EUR en 2013, à 60 EUR en 2014 et à 95 EUR à partir de 2015. Dans la proposition de la Commission, il est prévu que la plupart des constructeurs atteindront les objectifs fixés par la législation, ce qui devrait éviter l'imposition de lourdes pénalités.

Au sein du Conseil, le Groupe "Environnement" a examiné la proposition au cours de plusieurs réunions. De surcroît, le Conseil "Environnement" a tenu un débat d'orientation le 3 mars 2008 et la présidence a transmis des notes d'information au Conseil "Compétitivité et transports". Au Parlement, la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a désigné M. Guido Sacconi (PSE, Italie) comme rapporteur. Le vote en commission et en plénière est prévu à l'automne 2008.

II. ÉTAT DES TRAVAUX

Dans l'ensemble, toutes les délégations ont réservé un accueil favorable à cette proposition législative qui fixe des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves. Toutefois, quelques divergences ont été constatées lors de l'analyse de l'architecture de la proposition.

Paramètre d'utilité

Plusieurs délégations sont prêtes à appuyer le choix de la masse, qu'elles considèrent comme le paramètre d'utilité le plus adéquat, comme proposé par la Commission. Toutefois, certaines autres délégations seraient plus favorables au choix de l'empreinte au sol, estimant que ce paramètre réduirait les risques de produire des effets contraires à ceux recherchés et serait de nature à inciter davantage les constructeurs à réduire le poids des voitures. Certaines délégations ont suggéré l'utilisation de la masse dans un premier stade et le réexamen du paramètre d'utilité choisi dans le cadre de la procédure d'évaluation du règlement.

Pente de la courbe

Afin de répartir la charge entre les constructeurs, la Commission propose d'assortir la courbe des valeurs limites d'une pente de 60 %. D'après elle, la pente doit rester inférieure à 80 % afin de ne pas produire des incitations aux effets pervers (augmentation de la masse des voitures) et d'atteindre dès 2012 l'objectif de l'UE de 130 g de CO_2/km. Certaines délégations préféreraient que la pente soit fixée à un pourcentage inférieur à 60 % (entre 20 et 30 %), tandis que d'autres aimeraient que soit retenu un pourcentage supérieur (entre 65 et 80 %). Une délégation souhaiterait pouvoir choisir entre l'objectif fondé sur l'utilité et un objectif fondé sur un pourcentage fixe, de 25 % par exemple, pour apaiser ses craintes concernant les constructeurs spécialisés, qui seront tenus de procéder à de très difficiles réductions des émissions de CO_2 sur la base de la courbe des valeurs limites.

Pénalité sur les émissions excédentaires (sanctions)

Certaines délégations souhaiteraient un allègement des sanctions, tandis que d'autres appuient la proposition de la Commission prévoyant des sanctions progressives afin d'atteindre l'objectif de l'UE de 130 g de CO_2/km, faisant valoir que le niveau des pénalités est dissuasif et qu'il vise à inciter le secteur à respecter le règlement. D'autres délégations souhaiteraient que les pénalités soient appliquées avec une certaine souplesse, à savoir uniquement pour les voitures dépassant la limité fixée ou en fonction de l'écart entre les émissions de la voiture et l'objectif défini à son égard.

En outre, la proposition de la Commission prévoit que les sommes éventuellement collectées seront versées au budget de l'Union européenne. Les États membres ont exprimé des vues différentes sur cette question, certains souhaitant affecter ces recettes au budget de l'UE (en faveur de la protection de l'environnement, du secteur des transports, de la recherche et du développement, ainsi que de programmes d'éducation dans ces secteurs), d'autres préférant inclure ces recettes dans les budgets des États membres.

Calendrier

La Commission propose que le présent règlement entre en application en 2012. Certaines délégations préféreraient 2015, tandis que d'autres proposent d'instaurer dans le texte une mise en oeuvre progressive ou un échelonnement lié au volume du parc automobile concerné entre 2012 et 2015: le règlement ne s'appliquerait qu'à un pourcentage donné du parc automobile en 2012 pour arriver à 100 % de celui-ci en 2015.

Objectifs à long terme

Étant donné qu'une large majorité des délégations s'est montrée favorable, en principe, à la définition d'objectifs à long terme dans le texte, la présidence a élaboré une proposition prévoyant d'inclure, dans la clause d'évaluation, la possibilité de réexaminer les objectifs spécifiques d'émissions de CO_2, dans le but d'établir une feuille de route permettant d'atteindre l'objectif à long terme de 95 g/km d'ici 2020. Certaines délégations appuient la modification suggérée par la présidence; d'autres préféreraient ne pas citer de chiffre précis en l'absence, à ce stade, de bases scientifiques solides permettant d'établir ce qui pourrait être réalisable et approprié.

III. ÉTAPES SUIVANTES

Le Conseil poursuivra l'examen détaillé de la proposition de la Commission, en favorisant autant que possible le compromis entre les délégations. Les ministres sont invités à échanger leurs vues sur les principales questions encore en suspens, qui sont exposées dans la partie II de la présente note.