

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 19.12.2007  
COM(2007) 856 final

2007/0297 (COD)

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<sub>2</sub> des véhicules légers**

(présentée par la Commission)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- Motivation et objectifs de la proposition

Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée.

La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>1</sup>, impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques. À cet égard, la Commission a proposé en janvier 2007 que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union européenne devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020<sup>2</sup>. Le Conseil et le Parlement européen ont approuvé cet objectif.

Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les États membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières. La voiture joue un rôle important dans la vie quotidienne d'un grand nombre d'Européens, et l'industrie automobile est une source d'emplois et de croissance considérable pour de nombreuses régions de l'Union européenne. La circulation automobile a aussi une forte incidence sur les changements climatiques. Les voitures particulières sont en effet à l'origine d'environ 12 % des émissions totales de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le principal gaz à effet de serre, enregistrées dans l'Union européenne. Les améliorations technologiques dont ont bénéficié les moteurs des véhicules ont notamment permis d'améliorer le rendement énergétique de 12,4 % entre 1995 et 2004. Les effets de cette amélioration ont cependant été annulés, principalement par l'augmentation de la demande de transports et de la taille des véhicules. Bien que, dans l'ensemble, l'Union européenne ait réduit ses émissions de gaz à effet de serre d'environ 5 % sur la période de 1990 à 2004, et que les émissions baissent dans les secteurs autres que le transport, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport routier ont enregistré un bond de 26 %. Certes, des améliorations technologiques notables ont été apportées aux moteurs des véhicules, notamment en matière de rendement énergétique, avec en corollaire une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, mais la demande de transports et la taille des véhicules ont, elles, augmenté et les progrès accomplis ont été trop lents au regard de l'objectif communautaire consistant à ramener à 120 g de CO<sub>2</sub>/km les émissions moyennes des voitures neuves.

L'objectif de la présente proposition est de garantir le bon fonctionnement du marché

---

<sup>1</sup> JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

<sup>2</sup> COM(2007) 2.

intérieur des voitures particulières en établissant des règles harmonisées visant à limiter à 130 g de CO<sub>2</sub>/km, d'ici à 2012, le niveau moyen des émissions du parc de voitures neuves dans la Communauté. Faute d'harmonisation, il existe un grand risque de perturbation du marché intérieur si les États membres cherchent à prendre des mesures unilatérales en vue d'améliorer le rendement énergétique des voitures particulières de manière à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Cette mesure, qui s'inscrit dans une approche intégrée, sera complétée par d'autres mesures destinées à réaliser une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km pour atteindre l'objectif communautaire des 120 g de CO<sub>2</sub>/km fixé dans la communication COM(2007) 19.

La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les voitures neuves est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Il est important que l'établissement des normes en matière d'émissions prenne en compte les implications pour les marchés, pour la compétitivité des constructeurs, pour la stimulation de l'innovation et pour la réduction de la consommation d'énergie. De même, il est important qu'il offre une sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Europe.

Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.

- Contexte général

La Commission a tout d'abord adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales. En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008. Par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles ont pris un engagement similaire, à savoir réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2009.

Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles (ci-après désignées comme «les communications»): une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle («CARS 21»). Ces deux communications soulignent le fait que certains progrès ont été réalisés en vue de parvenir à l'objectif des 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008–2009, mais que l'objectif communautaire des 120 g de CO<sub>2</sub>/km pour la moyenne des émissions du parc de voitures neuves ne pourra être atteint d'ici 2012 si l'on ne prend pas de mesures supplémentaires. Les communications proposent en conséquence l'adoption d'une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire et annoncent que la

Commission proposera à cet effet un cadre législatif. Celui-ci sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc de voitures neuves grâce à des améliorations technologiques des moteurs, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent en cas de nécessité technique, obtenue grâce à d'autres améliorations techniques et au recours accru aux biocarburants.

Les communications mettent l'accent sur le fait que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif applicable aux émissions moyennes des voitures neuves doit être conçu de manière à fixer des objectifs de réduction qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre ces constructeurs. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global de respect des engagements assignés à l'Union européenne au titre du protocole de Kyoto.

En mai 2007, le Conseil «Compétitivité» a exprimé son soutien à «l'approche intégrée suggérée par la Commission pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules à moteur» et insisté sur le fait que «tous les acteurs doivent contribuer à réduire les émissions néfastes pour le climat» ainsi que sur «la pertinence d'un cadre réglementaire, efficace au regard du coût, qui garantisse une mobilité à la portée de tous et contribue à préserver la compétitivité de l'industrie automobile au niveau mondial». En juin 2007, le Conseil «Environnement» a appelé la Commission européenne à proposer, dès que possible et avant la fin de 2007, un cadre législatif visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures.

Ces deux formations du Conseil, ainsi que le Conseil «Transports» de juin 2007, ont engagé la Commission à «définir, en se fondant sur une analyse d'impact approfondie, le cadre prévu pour atteindre le taux cible moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> pour le parc de voitures neuves vendues dans l'Union européenne d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence et qui soit socialement équitable et durable», ajoutant qu'«il convient que ce cadre soit conçu de manière à garantir que tous les constructeurs poursuivent leurs efforts pour rendre toute leur production automobile plus écologique dans les meilleures conditions de coût et d'efficacité.»

Dans sa résolution du 24 octobre 2007, le Parlement européen se félicite de l'intention annoncée par la Commission de présenter un cadre juridique et propose que des objectifs annuels contraignants soient appliqués à compter de 2011, dans le but de faire en sorte qu'au travers des seules améliorations technologiques apportées aux véhicules, les émissions moyennes du parc de voitures neuves ne dépassent pas 125 g de CO<sub>2</sub>/km à partir de 2015. Le Parlement recommande que les objectifs de réduction soient basés sur l'empreinte au sol (écartement des roues multiplié par empattement); il insiste également sur le deuxième volet de mesures à prendre afin d'atteindre, à plus long terme, l'objectif consistant à ramener les émissions moyennes du parc automobile neuf à 95 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2020 et éventuellement à 70 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2025, sous réserve de confirmation ou de révision à effectuer par la Commission d'ici 2016 au plus tard.

Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et il convient de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en

matière d'émissions. La Commission adoptera une proposition de modification visant à améliorer l'efficacité de la directive 1999/94/CE concernant la fourniture d'informations sur la consommation de carburant des voitures particulières. La fiscalité automobile est également un puissant instrument permettant d'orienter le choix des consommateurs en matière d'achat de véhicules. Un régime de taxes différenciées visant à soutenir l'introduction sur le marché de voitures économes en carburant et émettant peu de CO<sub>2</sub> pourrait faciliter la réalisation de l'objectif communautaire. La Commission a présenté une proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières (COM(2005) 261), qui offre cette possibilité en imposant de différencier les taxes en fonction du niveau des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et de faire passer de 25 % à 50 % la part des recettes fiscales liées aux émissions de CO<sub>2</sub>.

L'examen à mi-parcours du livre blanc sur la politique commune des transports [COM(2006) 314] réaffirme les objectifs que constituent la protection de l'environnement et la sécurité énergétique et souligne le fait que les émissions de CO<sub>2</sub> représentent en la matière un des défis à relever.

- Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Recommandation de la Commission 1999/125/CE concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières:  
<http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/fr.pdf>.

Recommandation de la Commission 2000/303/CE concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (KAMA):  
<http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/fr.pdf>.

Recommandation de la Commission 2000/304/CE concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (JAMA):  
<http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/fr.pdf>.

Décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> dues aux véhicules particuliers neufs:  
[http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_fr.pdf).

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition va dans le sens des trois piliers de la stratégie de Lisbonne, étant donné que l'introduction d'exigences plus strictes en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> et le rendement énergétique devrait encourager le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies environnementales, ce qui pourrait à son tour promouvoir les exportations à haute valeur ajoutée de technologie et de véhicules à destination des marchés émergents dépourvus de grandes ressources pétrolières et favoriser la création d'emplois hautement qualifiés en Europe.

La proposition participe également à la nouvelle stratégie en faveur du développement durable adoptée en juin 2006 par le Conseil européen, en contribuant à une mobilité plus durable. L'amélioration de la viabilité des transports pourrait faciliter la réalisation

d'autres objectifs liés au développement durable. Il existe en effet un lien particulièrement étroit entre les transports, les changements climatiques, la santé publique, la conservation des ressources naturelles et la consommation énergétique.

## 2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

### • Consultation des parties intéressées

#### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

À l'appui des communications publiées précédemment, la Commission a mené en 2005-2006 un premier tour de consultations publiques, réalisées en ligne. Cette initiative a été complétée par la mise en place d'un groupe de travail spécial dans le cadre du programme européen sur le changement climatique. En outre, le groupe «CARS 21» réunissant les parties intéressées a réexaminé le rôle de la politique environnementale et des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre de l'élaboration d'un cadre politique intégré global pour le secteur automobile.

C'est sur la base de ce travail qu'ont été menées les consultations supplémentaires indiquées ci-après, ainsi qu'une étude externe visant à explorer les formules réglementaires envisageables pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers:

- du 5 mai au 15 juillet 2007, une consultation publique en ligne a été menée dans le but de recueillir les avis de toutes les parties intéressées ainsi que du grand public sur la mise en œuvre de la stratégie révisée relative aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières;
- en complément de cette consultation en ligne, une audience publique a été organisée par la Commission le 11 juillet 2007 pour permettre aux acteurs directement concernés par les textes en préparation (industrie automobile, fournisseurs, ONG actives dans le domaine de l'environnement, partenaires sociaux, consommateurs) d'exposer leurs points de vue.

#### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les informations recueillies dans le cadre de la consultation des parties intéressées ont été prises en compte aux fins de la conception du système proposé. Les modalités de cette prise en compte figurent dans le rapport d'analyse d'impact joint à la présente proposition.

La Commission a reçu 2390 réponses à la consultation en ligne menée de mai à juillet 2007. Les résultats de cette consultation sont disponibles à l'adresse [http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_fr.htm). On en trouvera par ailleurs une synthèse, accompagnée du rapport complet de l'audience publique, dans l'annexe de l'analyse d'impact jointe à la proposition.

### • Obtention et utilisation d'expertise

#### Domaines scientifiques / d'expertise concernés

1) Expertise issue de l'industrie automobile, y compris les constructeurs et 2) expertise en modélisation fournie par des consultants externes (voir l'annexe I de l'analyse d'impact jointe à la présente proposition pour le détail des documents de référence et des considérations pris en compte aux fins du cadre de modélisation).

#### Méthodologie utilisée

Modélisation au moyen de modèles mathématiques formels et calculs reposant sur des données statistiques.

#### Principales organisations / principaux experts consultés

Administrations publiques, associations sectorielles, organisations professionnelles, organisations de protection de l'environnement, organisations de consommateurs et consultants externes.

#### Résumé des avis reçus et pris en considération

Les avis formulés par le consultant externe ont été mis à profit pour apprécier les implications des différentes options stratégiques envisageables pour réaliser les objectifs de la proposition. Ces options stratégiques et leurs implications sont décrites dans l'analyse d'impact jointe à la présente proposition.

#### Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

L'étude réalisée à l'appui de l'analyse d'impact et les travaux connexes qui l'ont précédée seront publiés sur les sites suivants:  
[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

[http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_fr.htm)

#### • **Analyse d'impact**

Trois grandes options ont été examinées dans l'analyse d'impact.

La première consiste à imposer à tous les constructeurs un plafond identique pour les émissions de CO<sub>2</sub> de la moyenne de leurs parcs de voitures neuves, et ce à compter de 2012. Cet objectif d'émissions moyen est fixé à 130 g de CO<sub>2</sub>/km.

La deuxième option examinée consiste à définir une courbe linéaire indiquant la valeur à atteindre par une voiture donnée en fonction de son «utilité» (masse ou empreinte au sol), de manière à ce qu'en moyenne, les voitures particulières neuves atteignent l'objectif des 130 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012.

La troisième et dernière option consiste à imposer aux constructeurs d'atteindre un pourcentage de réduction bien défini, correspondant à la réduction nécessaire, par rapport aux chiffres de 2006, pour parvenir en 2012 à l'objectif des 130 g de CO<sub>2</sub>/km.

Pour ces trois options, des mécanismes de flexibilité ont été envisagés, y compris l'établissement de moyennes par parc, le groupement de constructeurs et la mise en place d'un système d'échanges entre constructeurs. Différents mécanismes de contrôle

de la mise en œuvre ont aussi été examinés et les incidences potentielles d'ordre économique, social et environnemental ont été étudiées en détail.

Le détail de l'évaluation des différentes options est présenté dans l'analyse d'impact jointe à la proposition, qui sera publiée aux adresses suivantes: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm) and [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_fr.htm).

### 3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### • Résumé des mesures proposées

L'objectif de la proposition est de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des voitures particulières en faisant en sorte que le niveau moyen des émissions spécifiques des voitures neuves dans la Communauté ne dépasse pas 130 g de CO<sub>2</sub>/km à compter de 2012.

Les éléments fondamentaux de la proposition sont les suivants:

- La proposition s'appliquera aux véhicules de catégorie M1 (voitures particulières).
- La proposition fixe des objectifs pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves dans la Communauté en fonction de leur masse.
- La proposition fixe des objectifs contraignants pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières à compter de 2012; ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, exprimées en g/km, des voitures particulières neuves de chaque constructeur qui sont immatriculées dans l'Union européenne au cours de chaque année civile. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs; lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci est considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs.
- Les États membres seront tenus de collecter des données sur les voitures neuves immatriculées sur leur territoire et de les communiquer à la Commission aux fins de l'évaluation du respect des objectifs.
- Si un constructeur n'atteint pas son objectif, il sera astreint au versement d'une prime sur les émissions excédentaires, et ce pour chaque année civile à compter de 2012. Le montant de cette prime est obtenu en multipliant le nombre de g de CO<sub>2</sub>/km correspondant au dépassement de l'objectif par le nombre de voitures nouvellement immatriculées et par le montant de la pénalité pour les émissions excédentaires fixée pour l'année concernée. La pénalité pour les émissions excédentaires sera de 20 EUR pour les émissions de 2012, de 35 EUR pour les émissions de 2013, de 60 EUR pour les émissions de 2014 et de 95 EUR pour les émissions de 2015 et de chacune des années suivantes.
- Les objectifs prévus dans le règlement sont fixés sur la base des meilleures connaissances actuellement disponibles concernant, en particulier, l'évolution probable du parc entre maintenant et 2012 pour ce qui est de l'augmentation autonome du poids.

- **Base juridique**

La base juridique appropriée est l'article 95 du traité CE en raison de la nécessité de garantir l'égalité de traitement de l'ensemble des acteurs économiques dans le marché intérieur tout en garantissant un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique, du fait que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

En ce qui concerne la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique, la nature transfrontalière du changement climatique et les variations importantes constatées dans les moyennes nationales des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: les relevés des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves montrent que les émissions des parcs de voitures neuves varient d'un État membre à l'autre (en 2006, les émissions moyennes des voitures neuves s'établissaient à 144 g de CO<sub>2</sub>/km au Portugal, contre 187 g de CO<sub>2</sub>/km en Suède). Les États membres ne seraient donc pas en mesure de mettre en œuvre des mesures nationales de nature à assurer le respect de la moyenne de 130 g de CO<sub>2</sub>/km établie par l'Union européenne.

L'action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons exposées ci-après.

La meilleure manière de mettre en place des mesures harmonisées en vue de réduire l'incidence des voitures particulières sur le changement climatique consiste à adopter une législation au niveau communautaire. La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures permet d'éviter la fragmentation du marché intérieur et offre plus de souplesse aux constructeurs dans l'application des réductions obligatoires à l'ensemble de leur parc de voitures neuves sur le territoire de la Communauté, ce qui vaut mieux qu'un éventail de stratégies spécifiques visant des objectifs nationaux spécifiques de réduction des émissions.

La Communauté s'est fixé de longue date un objectif de réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves sur le territoire communautaire; en outre, le Conseil et le Parlement européen ont appelé la Commission à présenter une proposition de texte législatif sur cette question.

Le champ d'application de la proposition se limite à la détermination des objectifs à atteindre par les constructeurs de manière à respecter le plafond de 130 g de CO<sub>2</sub>/km fixé pour les émissions moyennes des voitures neuves. La proposition ne prescrit pas de mesures complémentaires (règles en matière de publicité, incitations fiscales) que les États membres pourraient prendre et qui pourraient contribuer à la réalisation de l'objectif global de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures, mais ne suffiraient pas à elles seules pour atteindre l'objectif des 130 g de CO<sub>2</sub>/km.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

Elle ne va pas au-delà des mesures nécessaires pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en veillant à un niveau élevé de protection de l'environnement.

La proposition est proportionnée par rapport à l'objectif global de l'Union européenne consistant à respecter ses engagements au titre du protocole de Kyoto; elle établit des objectifs de réduction des émissions qui sont neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre les constructeurs.

La proposition s'appuiera sur un régime de surveillance existant, qui avait été mis en place précédemment afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

Le choix d'un autre instrument aurait été inadéquat pour les raisons exposées ci-après.

Le règlement intervient après que les engagements volontaires pris par le secteur ont été jugés inadéquats dans la perspective des progrès restant à accomplir dans le cadre de la stratégie révisée relative aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (cadre législatif d'application de l'approche intégrée).

Le règlement est considéré comme l'instrument juridique approprié parce qu'il fournit les assurances nécessaires en matière de mise en œuvre sans avoir à être transposé dans le droit national des États membres. L'objectif communautaire vaut pour la Communauté dans son ensemble; c'est pourquoi il y a lieu de veiller à ce qu'une stratégie uniforme soit appliquée dans tous les États membres. En outre, seule une stratégie harmonisée permet d'éviter des distorsions de la concurrence susceptibles d'avoir une incidence sur le marché intérieur.

#### **4) INCIDENCE BUDGETAIRE**

L'application de la proposition, une fois qu'elle aura été adoptée, exigera de mobiliser des ressources au niveau de l'Union européenne pour évaluer de façon adéquate les performances des constructeurs par rapport aux objectifs qu'ils doivent atteindre en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et, le cas échéant, de gérer les primes sur les émissions excédentaires qui sont prévues dans la législation et qui seront incorporées au budget général de l'Union européenne.

#### **5) INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de dispositions législatives.

- **Clause de réexamen/révision/limitation dans le temps**

La proposition inclut une clause de réexamen.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'Espace économique européen; il convient donc qu'il lui soit étendu.

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<sub>2</sub> des véhicules légers**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission<sup>3</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>4</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>6</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif du présent règlement est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui permettent de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'assurer partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.
- (2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. La Communauté a mis en place dans le secteur automobile un marché intérieur qui fonctionne bien et constitue une base solide pour la fluidité des échanges intracommunautaires de produits de la filière automobile. Il convient d'harmoniser les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> afin d'éviter la coexistence d'exigences différentes selon les États membres, de préserver les acquis du marché intérieur et d'assurer la libre circulation des voitures particulières au sein de la Communauté, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement.
- (3) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil

---

<sup>3</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>5</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>6</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques<sup>7</sup>, impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques. À cet égard, la Commission a proposé en janvier 2007 que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union européenne devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020<sup>8</sup>. Le Conseil et le Parlement européen ont approuvé cet objectif.

- (4) Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les États membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières. Il convient que des politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et non uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union européenne pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre et ses émissions ne cessent d'augmenter. Si l'incidence des transports routiers sur le climat continue sa progression, elle compromettra de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.
- (5) La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les voitures neuves est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Il est important que l'établissement des normes relatives aux émissions prenne en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie.
- (6) Le présent règlement s'appuie sur un processus bien établi de mesure et de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> des constructeurs automobiles au niveau européen, conformément à la décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> dues aux véhicules particuliers neufs<sup>9</sup> et il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute la Communauté, pour l'ensemble de leur parc de voitures neuves sur le territoire de la Communauté.

---

<sup>7</sup> JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

<sup>8</sup> COM(2007) 2.

<sup>9</sup> JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.

- (7) La Commission a adopté en 1995 une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières<sup>10</sup>. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales.
- (8) En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008. Par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation de la Commission 1999/125/CE du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (ACEA)<sup>11</sup>, la recommandation de la Commission 2000/303/CE du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (KAMA)<sup>12</sup> et la recommandation de la Commission 2000/304/CE du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (JAMA)<sup>13</sup>.
- (9) Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles: une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules utilitaires légers<sup>14</sup> et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle («CARS 21»)<sup>15</sup>. Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2008/2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km ne pourrait être atteint d'ici 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.
- (10) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif de la communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but. Ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application 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<sup>16</sup>. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants. Par ailleurs, le comportement des consommateurs a une incidence sur les émissions globales des voitures particulières et

---

<sup>10</sup> COM(95) 689 final.

<sup>11</sup> C(1999) 107, JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.

<sup>12</sup> C(2000) 803, JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.

<sup>13</sup> C(2000) 801, JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.

<sup>14</sup> COM(2007) 19 final.

<sup>15</sup> COM(2007) 22 final.

<sup>16</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

il convient donc de fournir à ces derniers les informations relatives au respect par les voitures particulières neuves des objectifs en matière d'émissions fixés par le présent règlement.

- (11) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre ces constructeurs. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à l'Union européenne au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que la différenciation des taxes sur les voitures et sur l'énergie.
- (12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. La masse du véhicule apparaît comme le paramètre le plus approprié aux fins de la définition de l'utilité. Ce paramètre fournit en effet une correspondance satisfaisante avec les émissions actuelles et permettrait donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient cependant de collecter également les données concernant l'autre paramètre relatif à l'utilité, à savoir l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. Lors de l'établissement des objectifs, il est nécessaire de prendre en compte les prévisions d'évolution de la masse des voitures neuves jusqu'en 2012 et d'éviter toute mesure d'incitation susceptible d'encourager les constructeurs à augmenter la masse de leurs véhicules à la seule fin de bénéficier d'un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> calculé en conséquence. C'est pourquoi, lors de la définition des objectifs pour 2012, il convient de considérer l'évolution potentielle de l'augmentation autonome de masse des véhicules fabriqués par les constructeurs et vendus sur le marché de l'Union européenne. Enfin, il y a lieu, par la différenciation des objectifs, d'encourager les réductions d'émissions dans toutes les catégories de voitures, tout en reconnaissant que des réductions plus importantes peuvent être réalisées pour les voitures plus lourdes.
- (13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui renforce la compétitivité de l'industrie européenne et stimule la création d'emplois de qualité.
- (14) Afin de garantir la cohérence avec l'approche adoptée dans le cadre de la stratégie de la Commission en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, notamment en ce qui concerne les engagements volontaires pris par les associations de constructeurs, il importe d'appliquer l'objectif fixé aux voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté pour la première fois et n'ayant pas été immatriculées auparavant en dehors de la Communauté (sauf pour une période limitée, afin d'éviter tout abus).
- (15) 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<sup>17</sup> réunit dans un cadre harmonisé les dispositions administratives et les exigences techniques générales applicables à la réception de tous les véhicules neufs qui relèvent de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects de la procédure de réception conformément au règlement et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.

- (16) Il convient d'exclure du champ du présent règlement les véhicules à usages spéciaux dont la réception est soumise au respect d'exigences spécifiques, parmi lesquels les véhicules spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule, conformément à la législation communautaire, dans le but d'assister les personnes handicapées.
- (17) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de voitures neuves plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> pour chaque voiture. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes pour toutes les voitures neuves immatriculées dans la Communauté sous leur responsabilité ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules.
- (18) Pour offrir une certaine souplesse aux constructeurs, ceux-ci sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire, aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre de la présente proposition. Les accords de constitution de groupements ne peuvent excéder une durée de cinq ans mais sont reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions pour le groupement.
- (19) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.
- (20) Les émissions spécifiques de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves sont mesurées sur une base harmonisée dans la Communauté conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative, il convient d'évaluer le respect du système par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves dans la Communauté collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données.
- (21) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve

---

<sup>17</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière.

- (22) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur doit être modulée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.
- (23) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation communautaire en matière de concurrence.
- (24) Étant donné le caractère intrinsèquement prioritaire de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, il convient que la mise en œuvre du présent règlement au niveau communautaire soit soutenue par l'actuel instrument financier communautaire pour l'environnement (LIFE+) conformément aux règles et aux conditions applicables au règlement (CE) n° 614/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 mai 2007 concernant l'instrument financier pour l'environnement (LIFE+)<sup>18</sup>.
- (25) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>19</sup>.
- (26) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, à mettre en place des méthodes de perception des primes sur les émissions excédentaires et à adopter des modalités d'application visant à améliorer la dérogation spéciale relative aux constructeurs indépendants produisant de petites séries. Étant donné que ces mesures ont une portée générale et visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement et à le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (27) Dans un souci de simplification et de clarté juridique, il convient d'abroger la décision 1753/2000/CE.

---

<sup>18</sup> JO L 149 du 9.6.2007, p. 1.

<sup>19</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (28) Les objectifs de l'action envisagée ne pouvant être réalisés de manière suffisante par les États membres et pouvant donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*  
**Objet et objectifs**

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO<sub>2</sub>/km. Le règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application. Le présent règlement sera complété par des mesures visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g/km.

*Article 2*  
**Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M<sub>1</sub>, 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 et aux véhicules dont la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («voitures particulières»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («voitures particulières neuves»).
2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins de trois mois avant l'immatriculation dans la Communauté.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE.

*Article 3*  
**Définitions**

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
  - (a) «émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières neuves qu'il produit;

- (b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE<sup>20</sup>;
- (c) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure communautaire de réception conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;
- (d) «masse»: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;
- (e) «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions d'une voiture particulière mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité;
- (f) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées conformément à l'annexe I pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 9, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées en vertu de cette dérogation.

2. Aux fins du présent règlement, des constructeurs sont considérés comme liés s'il s'agit d'entreprises liées. On entend par «entreprises liées»:

- (a) des entreprises dans lesquelles une partie à un accord avec une plusieurs entreprises dispose, directement ou indirectement:
  - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou
  - ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise, ou
  - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
- (b) des entreprises qui disposent directement ou indirectement, dans une partie à l'accord, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- (c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose directement ou indirectement des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- (d) des entreprises dans lesquelles une entreprise à l'accord et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- (e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par:

---

<sup>20</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- i) des parties à l'accord ou leurs entreprises liées respectives visées aux points a) à d), ou
- ii) une ou plusieurs des parties à l'accord ou une ou plusieurs de leurs entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

#### *Article 4*

### **Objectifs en matière d'émissions spécifiques**

Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 9, conformément à cette dérogation.

#### *Article 5*

### **Groupement**

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 9, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit par ailleurs être conclu au plus tard le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission les éléments suivants:
  - (a) la liste des constructeurs participant au groupement;
  - (b) le nom de celui des constructeurs qui est désigné administrateur du groupement et qui sera à ce titre le point de contact du groupement, responsable également du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 7;
  - (c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b).
3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas aux exigences du paragraphe 2, point c), la Commission le notifie aux constructeurs.
4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur ou sa situation financière, dans la mesure où le changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre aux exigences du paragraphe 2, point c), ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.
5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux dispositions des articles 81 et 82 du traité et que la

participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union européenne en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne:

- i) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>;
  - ii) les objectifs en matières d'émissions spécifiques;
  - iii) le nombre total de véhicules immatriculés.
6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement sont des entreprises liées.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement dont le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du présent règlement.

#### *Article 6*

#### **Surveillance et communication des émissions moyennes**

1. Pour l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A.
2. Pour le 28 février 2011 et chaque année suivante, les États membres déterminent et transmettent 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.
3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.
4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, pour le 30 juin 2011 et chaque année suivante, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:
  - (a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente dans la Communauté;
  - (b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
  - (c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées et à leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

Le registre est mis à la disposition du public.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de deux mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 30 septembre au plus tard, confirme ou modifie et confirme les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

6. Lorsque, sur la base des calculs visés au paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2010 ou 2011, les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur durant l'année ont dépassé son objectif d'émissions spécifiques pour l'année en question, elle le notifie au constructeur.
7. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.
8. La Commission peut adopter certaines modalités relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II, selon la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

La Commission peut modifier l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

#### *Article 7*

#### **Prime sur les émissions excédentaires**

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.
2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

Émissions excédentaires x nombre de voitures particulières neuves x prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 3,

dans laquelle:

les «émissions excédentaires» sont le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur

par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche;

le «nombre de voitures particulières neuves» est le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question.

3. La prime sur les émissions excédentaires s'élève à:
  - (a) 20 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2012;
  - (b) 35 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2013;
  - (c) 60 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2014;
  - (d) 95 EUR pour les émissions excédentaires de l'année civile 2015 et des années civiles suivantes.
4. La Commission définit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1.

Ces mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent acte en le complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.
5. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.

#### *Article 8*

#### **Publication des performances des constructeurs**

1. Pour le 31 octobre 2011 et chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:
  - (a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
  - (b) ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;
  - (c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
  - (d) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.
2. À compter du 31 octobre 2013, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

### *Article 9*

#### **Dérogation spéciale applicable aux constructeurs indépendants produisant en petites séries**

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I dès lors:
  - (a) qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile;
  - (b) qu'il n'est pas lié à un autre constructeur.
2. Toute demande de dérogation au titre du paragraphe 1 ne peut porter que sur cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:
  - (a) le nom du constructeur et la personne qui le représente;
  - (b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
  - (c) les informations relatives aux voitures particulières qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>;
  - (d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation spéciale au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif de réduction des émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. La dérogation s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant la demande.
4. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.
5. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 4 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.
6. Si la Commission estime que le constructeur ne met pas en œuvre le programme de réduction décrit dans sa demande, elle peut retirer la dérogation.
7. La Commission peut adopter des modalités d'application des paragraphes 1 à 6, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité au bénéfice d'une dérogation, le contenu des demandes, ainsi que le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont adoptées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

#### *Article 10*

### **Évaluation et rapports**

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.
2. En 2010, la Commission évalue, sur la base des données collectées conformément à la décision 1753/2000/CE s'il y a eu, entre 2006 et 2009, une évolution supérieure ou inférieure à zéro dans la masse des voitures particulières neuves.

En cas de changement dans la masse des voitures particulières neuves, la valeur de la masse autonome portée à l'annexe I est remplacée par la moyenne des valeurs de masse constatées entre les années civiles 2006 et 2009.

Cette modification, qui porte sur les éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

3. La Commission examinera les évolutions technologiques en vue de modifier, en tant que de besoin, les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur.

#### *Article 11*

### **Information des consommateurs**

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les constructeurs veillent à ce que les étiquettes, les affiches ainsi que la documentation et le matériel promotionnels visés aux articles 3, 5 et 6 de la directive 1999/94/CE indiquent l'écart entre les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de la voiture particulière proposée à la vente et l'objectif d'émissions spécifiques défini pour cette voiture particulière en vertu de l'annexe I.

#### *Article 12*

### **Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 8 de la décision 93/389/CEE.
2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

*Article 13*

**Financement communautaire**

La mise en œuvre du présent règlement au niveau communautaire est soutenue par l'actuel instrument financier communautaire pour l'environnement (LIFE+) conformément aux règles et aux conditions applicables au règlement (CE) n° 614/2007.

*Article 14*

**Abrogation**

La décision n° 1753/2000/CE est abrogée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Les articles 4, 9 et 10 de cette décision continuent à s'appliquer jusqu'à la présentation par la Commission d'un rapport au Parlement européen sur les données de surveillance pour l'année civile 2009.

*Article 15*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*

*Le Président*

[...]

*Par le Conseil*

*Le Président*

[...]

## ANNEXE I

### **OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO<sub>2</sub>**

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ autorisées} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Augmentation autonome de la masse (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques autorisées pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit durant l'année en question.

**ANNEXE II**  
**SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS**

**PARTIE A – Collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>**

1. Pour l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:
  - (a) constructeur;
  - (b) type, variante et version;
  - (c) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (en g/km);
  - (d) masse (kg);
  - (e) empattement (mm);
  - (f) largeur (mm).
2. Les informations visées au paragraphe 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement.
3. Pour l'année commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et pour chaque année suivante, les États membres déterminent pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:
  - (a) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire;
  - (b) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, conformément à la partie B, paragraphe 7, de la présente annexe;
  - (c) la masse moyenne, conformément à la partie B, paragraphe 8, de la présente annexe;
  - (d) pour chaque variante de chaque version de chaque type de voiture particulière neuve:
    - i) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire, conformément à la partie B, paragraphe 7, de la présente annexe;
    - ii) les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>;
    - iii) la masse;

iv) l’empreinte au sol de la voiture, conformément à la partie B, paragraphe 9, de la présente annexe.

PARTIE B – Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves

1. Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, paragraphe 3, sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

**Nombre de voitures particulières neuves immatriculées ( $N$ )**

2. Les États membres déterminent le nombre de voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée ( $N$ ).

**Émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves ( $S_{ave}$ )**

3. Les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières neuves immatriculées sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance ( $S_{ave}$ ) sont calculées en divisant la somme des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque voiture particulière neuve ( $S$ ) par le nombre de voitures particulières neuves ( $N$ ).

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

**Masse moyenne des voitures particulières neuves**

La masse moyenne de toutes les voitures particulières neuves immatriculées sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance ( $M_{ave}$ ) est calculée en divisant la somme des masses individuelles des voitures particulières neuves ( $M$ ) par le nombre de voitures particulières neuves ( $N$ ).

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

**Ventilation par variante de voitures particulières neuves**

4. Pour chaque variante de chaque version de chaque type de voiture particulière neuve, les données relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées, à la masse, aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et à l'empreinte au sol de la voiture doivent être recueillies.

**Empreinte au sol**

L'empreinte au sol de la voiture est calculée en multipliant l'empattement par la voie de la voiture.

## PARTIE C – Format de transmission des données

1. Pour chaque constructeur, les États membres communiquent chaque année les données indiquées dans la partie A, paragraphe 3, en respectant les formats ci-après.

### – Données agrégées

Année:				
Constructeur	Nombre total de voitures particulières neuves immatriculées	Émissions spécifiques moyennes de CO <sub>2</sub> (en g/km)	Masse moyenne (en kg)	Empreinte au sol moyenne (en m <sup>2</sup> )
(Constructeur 1)	...	...	...	...
(Constructeur 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
<b>Total pour tous les constructeurs</b>	...	...	...	...

### – Données détaillées au niveau du constructeur

Année	Constructeur	Type de voiture	Version	Variante	Marque	Dénomination commerciale	Total des nouvelles immatriculations	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (g/km)	Masse (kg)	Empreinte au sol (m <sup>2</sup> )
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la version 1)	(nom de la variante 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la version 1)	(nom de la variante 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la version 2)	(nom de la variante 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la version 2)	(nom de la variante 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la version 1)	(nom de la variante 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la version 1)	(nom de la variante 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la version 2)	(nom de la variante 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la version 2)	(nom de la variante 2)	...	...	...	...	...	...

Année 1	(Nom du constructeur 1)			...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières**

### 2. CADRE GBA/EBA

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

0703 – Mise en œuvre de la politique en matière d'environnement

### 3. LIGNES BUDGÉTAIRES

#### 3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

07 01 04 01: LIFE+ (Instrument financier pour l'environnement — 2007 à 2013) — Dépenses pour la gestion administrative – Rubrique n° 2

07 03 07: LIFE+ (Instrument financier pour l'environnement — 2007 à 2013) – Rubrique n° 2

#### 3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Il est prévu que l'action (règlement du Parlement européen et du Conseil visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières) entre en vigueur en 2010. Pour la période de 2010 à 2013, les dépenses opérationnelles seront couvertes par l'instrument financier LIFE +.

#### 3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
07 01 04 01	DNO	CND <sup>21</sup>	NON	NON	OUI	N° 2
07 03 07	DNO	Diss/	NON	NON	OUI	N° 2

---

<sup>21</sup> Crédits non dissociés

## 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

### 4.1. Ressources financières

#### 4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

En millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	Total
----------------------	------------	--	------	------	------	------	------	---------------	-------

#### Dépenses opérationnelles<sup>22</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Crédits de paiement (CP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

#### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>23</sup>

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

#### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

<b>Crédits d'engagement</b>		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
<b>Crédits de paiement</b>		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

#### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>24</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

#### Total indicatif du coût de l'action

<b>TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines</b>		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
<b>TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines</b>		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

<sup>22</sup> Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

<sup>23</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

<sup>24</sup> Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 ou xx 01 05.

## Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

En millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d+e+f							

### 4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante jusqu'en 2013.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>25</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

### 4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

En millions d'euros (à la 1<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sub>26</sub>
	a) Recettes en termes absolus							

<sup>25</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

<sup>26</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

b) <i>Modification des recettes</i> Δ						
---------------------------------------	--	--	--	--	--	--

Le règlement est conçu de manière à garantir un taux maximal d'application de ses dispositions par l'ensemble des constructeurs; on n'escompte donc pas que le régime des primes sur les émissions excédentaires prévu à l'article 7 produise des recettes. Toutefois, si la mise en œuvre des dispositions dudit article produit des recettes, celles-ci seront incorporées au budget général de l'Union européenne. L'analyse d'impact jointe à la proposition présente un barème des primes potentielles qui pourraient être dues sur les émissions excédentaires en cas de non-respect des dispositions.

**4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – voir détails au point 8.2.1.**

Besoins annuels	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.
Total des effectifs	3	3	3	5	5	5

**5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS**

**5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme**

L'objectif global du présent règlement est de limiter les émissions moyennes du parc de voitures neuves à 130 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012. Cette mesure, qui s'inscrit dans une approche intégrée, sera complétée par des mesures visant à abaisser encore le plafond de 10 g de CO<sub>2</sub>/km pour atteindre la cible communautaire des 120 g de CO<sub>2</sub>/km, comme le prévoit la communication de la Commission du 7 février 2007 sur le réexamen de la stratégie de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures [COM(2007) 19].

**5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles**

La Communauté s'est fixé de longue date un objectif de réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves sur le territoire communautaire; en outre, le Conseil et le Parlement européen ont appelé la Commission à présenter une proposition de texte législatif sur cette question. Les États membres ne sont pas en mesure d'avancer suffisamment dans la réalisation des objectifs énoncés dans la proposition en raison de la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique, de la nature transfrontalière du changement climatique et des variations importantes constatées dans les moyennes nationales des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves. En outre, l'établissement d'objectifs au niveau communautaire pour les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures offrira plus de souplesse aux constructeurs dans l'application des réductions obligatoires à l'ensemble de leur parc de voitures neuves sur le territoire de la Communauté, ce qui

vaut mieux qu'un éventail de stratégies spécifiques visant des objectifs nationaux spécifiques de réduction des émissions.

### 5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

La proposition poursuit les grands objectifs stratégiques suivants:

- garantir un haut niveau de protection de l'environnement dans l'Union européenne et contribuer à la réalisation des objectifs assignés à l'UE dans le cadre du protocole de Kyoto,
- améliorer la sécurité de l'approvisionnement énergétique de l'UE,
- stimuler la compétitivité de l'industrie automobile européenne et encourager la recherche dans les technologies de motorisation axées sur le rendement énergétique.

La proposition a pour objectif spécifique de réduire les impacts des voitures particulières sur le climat et d'améliorer leur rendement énergétique en ramenant à la valeur cible de 130 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau d'émission moyen des voitures neuves vendues. Ce niveau d'émission moyen constituera l'indicateur de référence à utiliser pour apprécier la mise en œuvre du règlement proposé.

### 5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- Gestion centralisée***
  - directement par la Commission
  - indirectement par délégation à:
    - des agences exécutives,
    - des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
    - des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.
- Gestion partagée ou décentralisée***
  - avec des États membres
  - avec des pays tiers
- Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

## **6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION**

### **6.1. Système de contrôle**

La proposition s'appuiera sur un régime de surveillance existant, qui avait été mis en place précédemment afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Ce régime se fonde sur les données collectées par les États membres et communiquées à la Commission en ce qui concerne les immatriculations de voitures neuves et les caractéristiques de ces dernières, y compris les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

Les contrats signés par la Commission aux fins de la mise en œuvre de la directive prévoient que la Commission (ou tout représentant habilité par elle) exerce une supervision et un contrôle financier, sur place si nécessaire, et que la Cour des comptes procède à des audits.

### **6.2. Évaluation**

#### *6.2.1. Évaluation ex ante*

Voir l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition sous la forme d'un document de travail des services de la Commission. Les incidences de toutes les mesures proposées ont été évaluées des points de vue économique, social et environnemental.

#### *6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)*

#### *6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures*

La mesure sera revue comme prévu à l'article 10.

## **7. MESURES ANTIFRAUDE**

Application intégrale des normes de contrôle interne n° 14, 15, 16, 18, 19, 20 et 21, ainsi que des principes du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes.

Lorsque des actions financées dans le cadre de la présente proposition sont mises en œuvre, la Commission veille à ce que les intérêts financiers de la Communauté soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles effectifs et par la récupération des montants indûment versés et, si des irrégularités sont constatées, par l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément aux dispositions des règlements (CE, Euratom) n° 2988/95 et (CE, Euratom) n° 2185/96 du Conseil ainsi que du règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.

Pour éviter toute fraude dans l'application des dispositions de l'article 7, il est prévu à l'article 6 et dans l'annexe II un solide système de surveillance et de communication. En outre, l'article 6 dispose en son paragraphe 8 que la Commission peut adopter des lignes directrices contraignantes pour les États membres en matière de surveillance et de communication.

## 8. DÉTAIL DES RESSOURCES

### 8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année 2010		Année 2011		Année 2012		Année 2013		Année 2014		Année 2015 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n° 1 – mise en œuvre du système de communication et de surveillance																
<b>Action 1 – collecte et analyse des données</b>																
réexamen des changements relatifs à la masse des voitures particulières neuves	Étude	0,20	1	0,200											1	0,20
Collecte et analyse des données reçues – registre central des données	Service et système informatique	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
<b>COÛT TOTAL</b>				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

## 8.2. Dépenses administratives

### 8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/ETP</b> )					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personnel financé <sup>28</sup> au titre de l'article XX 01 02							
Autres effectifs <sup>29</sup> financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTAL</b>		3	3	3	5	5	5

### 8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Durant les premières années (2010-2012), les principales tâches découlant de l'action seront liées à la consolidation du système de surveillance et consisteront à fournir des lignes directrices aux États membres et à développer les activités de surveillance précédemment mises en place par les États membres dans le cadre de la décision 1753/2000/CE (devant être abrogée par le règlement). En plus d'élaborer des lignes directrices en matière de surveillance, il incombera également à la Commission de tenir un registre central des données communiquées, de notifier aux constructeurs les informations les concernant transmises par les États membres, de mettre les données à la disposition du public et, à compter de 2011, de publier chaque année un rapport de surveillance. En outre, à compter de 2013, la perception de primes sur les émissions excédentaires en cas de non-respect des objectifs devra être assurée.

### 8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger

<sup>27</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>28</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>29</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

En millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année 2015 et suiv.	TOTAL
<b>1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)</b>							
Agences exécutives <sup>30</sup>							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Total assistance technique et administrative</b>	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

En millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Type de ressources humaines	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.)  (indiquer la ligne budgétaire)						
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	<b>0,351</b>	<b>0,351</b>	<b>0,351</b>	<b>0,585</b>	<b>0,585</b>	<b>0,585</b>

<sup>30</sup>

Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Se référer au point 8.2.1., le cas échéant

Le traitement type pour un fonctionnaire ou un agent temporaire (voir point 8.2.1) est de 0,117 Mio EUR.

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

Se référer au point 8.2.1., le cas échéant

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

En millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 et suiv.	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Missions	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 - Comités <sup>31</sup>	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
<b>Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Autres dépenses de nature administrative</b> (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

De 2010 à 2012, cinq missions par an (coût unitaire: 1 000 EUR par mission). À compter de 2013, huit missions par an.

<sup>31</sup> Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.

Des réunions du comité de réglementation établi conformément au règlement (coût unitaire: 30 000 EUR par réunion) sont prévues deux fois par an pour les deux premières années, puis une fois par an les années suivantes.

Des réunions d'experts sur des sujets spécifiques pour la mise en œuvre du règlement (coût unitaire: 30 000 EUR par réunion) sont prévues deux fois par an pour l'année 2010, puis une fois par an les années suivantes.

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts par l'allocation qui peut être octroyée à la direction générale chargée de la gestion dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle en fonction des contraintes budgétaires.