PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2007/0297(COD)

8.5.2008

***I
PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Guido Sacconi

Rapporteur pour avis (*): Werner Langen, commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

(*) Commission associée – article 47 du règlement

Légende des signes utilisés

*	Procédure de consultation *majorité des suffrages exprimés*
**I	Procédure de coopération (première lecture) *majorité des suffrages exprimés*
**II	Procédure de coopération (deuxième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune* *majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
***	Avis conforme *majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
***I	Procédure de codécision (première lecture) *majorité des suffrages exprimés*
***II	Procédure de codécision (deuxième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune* *majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
***III	Procédure de codécision (troisième lecture) *majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....5

EXPOSÉ DES MOTIFS 13

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2007)0856),

– vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0022/2008),

– vu l'article 51 de son règlement,

– vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, de la commission des transports et du tourisme ainsi que de la commission des affaires juridiques (A6-0000/2008),

1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendement 1

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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. ***La Commission peut apprécier s'il convient***

de prendre en compte les mesures d'éco-innovation lors de la révision des procédures d'essai visées à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007.

Or. it

Justification

Il y a lieu de reconnaître l'importance des mesures en question et d'inviter la Commission à en tenir compte à l'occasion de la révision des procédures d'essai.

Amendement 2

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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_2 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_2 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.	(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_2 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_2 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 ***et servent à renforcer le soutien à des activités de recherche et d'innovation en vue de la réduction du CO_2 dans le secteur automobile***.

Or. it

Justification

Il importe que les fonds recueillis concourent au soutien d'activités de recherche et d'innovation dans le secteur automobile.

Amendement 3

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objet et objectifs	Objet***, finalités*** et objectifs
Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 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_2/km***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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.	Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global ***de réduction des émissions de CO_2 au sein*** de l'Union européenne, ***notamment dans le secteur des transports***. Le règlement fixe ***à 120 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qu'il conviendra d'atteindre à compter du 1er janvier 2012***. Le règlement fixe à 130 g de CO_2/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***. En outre, le présent règlement fixe à un maximum de 95 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qu'il conviendra d'atteindre au plus tard le 1er janvier 2020***.

Or. it

Justification

Le secteur automobile doit lui aussi participer à la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de CO_2 à l'échelle planétaire. Nous proposons de fixer à un maximum de 95 g le niveau moyen des émissions qui devrait être atteint d'ici à 2020, en accord avec les exigences formulées par le Parlement européen dans la résolution sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO_2 qu'il a adoptée le 24 octobre 2007.

Amendement 4

Proposition de règlement
Article 2 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M_1, 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»).	1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M_1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, 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»).

Or. it

Justification

Il convient de ne pas retenir le poids comme critère définissant le champ d'application du présent règlement, en sorte d'éviter que les véhicules très lourds échappent à cette législation.

Amendement 5

Proposition de règlement
Article 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions	Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions

spécifiques moyennes de CO_2 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.	spécifiques moyennes de CO_2 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. ***Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2020 et pour chaque année civile suivante, les émissions spécifiques moyennes de CO_2 des voitures particulières seront fixées compte tenu de la révision visée à l'article 10.***

Or. it

Justification

L'objectif concernant les émissions spécifiques sera arrêté par la Commission selon les résultats de la révision du présent règlement.

Amendement 6

Proposition de règlement
Article 7 - paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne.	5. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget de l'Union européenne ***et servent à renforcer les activités de recherche consacrées à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction des émissions de CO_2 des véhicules et au développement de véhicules à émissions nulles***.

Or. it

Justification

Il importe que les fonds recueillis concourent au soutien d'activités de recherche et d'innovation dans le secteur automobile.

Amendement 7

Proposition de règlement
Article 8 - paragraphe 1 - point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) le poids moyen pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.

Or. it

Justification

Nous proposons que soit rendu public également le poids moyen de toutes les voitures particulières neuves.

Amendement 8

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Pour le 30 juin 2016 puis pour le 30 juin tous les trois ans, la Commission modifie l'annexe I de telle sorte que le chiffre M_0 représente la moyenne de la masse moyenne des voitures particulières neuves au cours des trois dernières années civiles pour lesquelles une masse moyenne a été publiée conformément à l'article 8, paragraphe 1, point (d bis). Cette modification prend effet le 1er janvier de l'année suivante.
	Cette modification, ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, est adoptée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 3.

Or. it

Justification

La Commission peut modifier tous les trois ans l'annexe I selon la procédure de comitologie en fonction de l'évolution du poids moyen de toutes les voitures particulières neuves.

Amendement 9

Proposition de règlement
Article 10 - paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Pour le 31 décembre 2014, la Commission présente une proposition de règlement relatif à la définition du niveau moyen d'émissions du nouveau parc automobile, qui ne pourra en aucun cas être supérieur à 95 g et devra être atteint au plus tard le 1er janvier 2020.
	Cette proposition sera précédée d'une évaluation générale de ses incidences sur l'industrie et sur les activités connexes au secteur automobile, accompagnée d'une analyse précise des coûts et des avantages, eu égard à la mise au point d'innovations technologiques visant à la réduction du CO_2. En définissant le niveau moyen d'émissions, la Commission tiendra compte des développements des accords internationaux pour l'après-2012.
	En outre, la Commission examinera s'il convient de renoncer à la distinction actuelle entre les diverses mesures qui concourent à la réduction de l'objectif spécifique, en particulier les mesures relatives aux moteurs et les autres mesures complémentaires.

Or. it

Justification

La Commission établira le niveau moyen d'émissions lors de la révision du présent règlement. Ce niveau, qui ne devra en aucun cas dépasser 95 g/km, sera fixé compte tenu de la mise au point d'innovations technologiques et du résultat des négociations internationales. Votre rapporteur souhaite que la Commission renonce, après 2020, à la distinction actuelle entre

les mesures complémentaires et les améliorations des moteurs.

Amendement 10

Proposition de règlement
Article 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À compter du 1er 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_2 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***.	À compter du 1er janvier 2010, les ***informations fournies aux consommateurs au sujet des*** émissions spécifiques de CO_2 de la voiture particulière ***seront régies par la directive 1999/94/CE***.

Or. it

Justification

La directive 1999/94/CE offre le cadre le plus approprié pour réglementer les informations qui doivent être fournies aux consommateurs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La proposition de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus ambitieuse au nom de laquelle l'Union européenne a pris l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici à 2020.

Représentant 12 % des émissions totales de dioxyde de carbone, le transport routier est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre dans l'UE et, surtout, est un secteur dans lequel les émissions continuent d'augmenter. Les notables progrès accomplis grâce aux technologies appliquées à l'automobile n'ont cependant pas suffi à neutraliser les effets de l'accroissement du trafic et de la taille des véhicules.

L'historique des travaux préparatoires à l'élaboration de ce règlement est bien connu. Dès 1998, les accords volontaires conclus entre la Commission et l'industrie automobile ont contribué à une réduction de 13,5 % des émissions de CO_2 par rapport à 1995, ces accords apparaissant toutefois pour que soient atteints les objectifs voulus. En février 2007, la Commission a proposé l'adoption d'une démarche intégrée mettant l'accent sur deux aspects: la réduction des émissions par l'amélioration de la technologie des moteurs afin de réaliser l'objectif de 130 g de CO_2/km pour la moyenne du nouveau parc automobile et une réduction supplémentaire, avant 2012, de 10 g de CO_2/km grâce à d'autres améliorations technologiques et à un usage accru des biocarburants. Le Parlement a accueilli favorablement, dans sa résolution d'octobre 2007, le principe de l'approche intégrée, en se prononçant cependant pour l'adoption d'objectifs plus ambitieux à atteindre dans un plus long délai, à savoir une réduction à 125 g de CO_2/km d'ici à 2015 et la fixation d'objectifs à long terme de 95 g de CO_2/km d'ici à 2020 et, éventuellement, de 70 g de CO_2/km d'ici à 2025.

La proposition de règlement qui est soumise aujourd'hui s'accorde avec l'esprit et les objectifs de la communication antérieure, en particulier pour ce qui est des objectifs, des échéances et du choix de l'approche intégrée. En outre, elle prévoit une répartition de l'effort, chaque constructeur se voyant assigner un objectif précis à réaliser en fonction de l'utilité du "poids". Un constructeur qui n'atteindrait pas l'objectif assigné se verrait appliquer des sanctions calculées sur la base d'un montant minimal qui serait relevé à compter de 2012. Les constructeurs n'ayant pas vendu plus de 10 000 unités dans l'UE bénéficieraient d'un mécanisme de dérogation, mais devraient atteindre un objectif "ad hoc" négocié avec la Commission. Enfin, les constructeurs pourraient former des groupements et réaliser ainsi collectivement les objectifs fixés.

Votre rapporteur ne peut qu'approuver pour l'essentiel la proposition de règlement, et en particulier son objet, ses objectifs et ses finalités. Il est d'avis que le secteur automobile doit être appelé, lui aussi, à réaliser les objectifs généraux de réduction des émissions de CO_2, étant entendu que toutes ses particularités (comportement du conducteur, renouvellement du parc automobile, qualité des infrastructures) doivent être prises en compte. Ainsi, tout en jugeant favorablement les objectifs et le calendrier définis par la Commission, votre rapporteur juge primordial de réaffirmer la position du Parlement quant aux objectifs à long terme, en proposant que soit atteint d'ici à 2020 un niveau moyen d'émissions qui n'excède pas 95 g de CO_2/km. L'objectif précis, dont votre rapporteur souhaite qu'il soit plus ambitieux, sera quantifié par la Commission à la suite d'une révision du règlement qui sera conduite d'ici

à 2014 et précédée d'une évaluation globale des incidences accompagnée d'une analyse des effets économiques, environnementaux et sociaux sur toute la chaîne de production.

Votre rapporteur marque son accord avec le choix de l'approche intégrée pour la phase de lancement du système, mais se demande s'il ne serait pas plus approprié de laisser l'industrie automobile arrêter elle-même les modalités de la réalisation de l'objectif spécifique assigné. L'accomplissement de ses propres objectifs grâce à des améliorations techniques, des mesures complémentaires ou d'autres mesures devrait être l'affaire de l'industrie elle-même sans que le législateur intervienne, à la condition que l'objectif soit quantifiable et mesurable au moyen des essais qui sont aujourd'hui appliqués et de ceux qui le seront dans l'avenir. Par conséquent, votre rapporteur demande à la Commission d'étudier la possibilité de renoncer, à long terme, à la distinction faite actuellement entre les mesures complémentaires et les mesures relatives aux moteurs.

La même réflexion vaut pour le choix du critère d'utilité. La Commission retient dans sa proposition le paramètre du poids dont elle estime qu'il *"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"*. Elle n'exclut cependant pas a priori l'éventualité de recourir à un autre paramètre, d'autant plus qu'elle estime qu'il convient 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)"*. Le Parlement a rejeté à une large majorité, dans sa résolution d'octobre, le choix du paramètre du poids, confirmant ainsi le choix de l'empreinte. Votre rapporteur est convaincu que, du point de vue environnemental, le critère de l'empreinte présente des garanties supérieures en ce sens qu'il est moins susceptible de produire des effets pervers (accroissement du poids pour bénéficier d'un objectif de réduction moins strict). Il ne propose pour l'instant aucun amendement à la proposition de la Commission en vue de modifier le critère de l'utilité, mais se réserve de revenir sur sa position au cours des étapes successives de la procédure législative.

S'agissant du versement de primes au titre des émissions excédentaires, votre rapporteur propose d'utiliser leur produit pour financer les activités de recherche subsidiaire (par exemple, les technologies permettant la fabrication de moteurs thermiques propres ayant un bon rendement énergétique ou les systèmes intégrés de sécurité) de même que les percées technologiques (par exemple, la pile à hydrogène et la pile à combustible, la mise au point d'hybrides rechargeables ou les biocarburants de deuxième génération).

Au chapitre des pénalités à infliger si l'objectif assigné n'a pas été atteint, votre rapporteur est d'accord avec ce que propose la Commission, mais est prêt à étudier des solutions permettant d'assouplir le système lors de sa première phase de mise en œuvre (2012-2015) ainsi que de récompenser et d'encourager chez les constructeurs des comportements plus vertueux.

De plus, votre rapporteur suggère d'apporter à la proposition de la Commission une série d'adaptations techniques, qui consistent notamment à supprimer, pour la définition du champ d'application, la référence à la masse maximale de 2 610 kg, car de trop nombreux véhicules lourds échapperaient ainsi à cette réglementation.

Enfin, il modifie l'article relatif à l'information des consommateurs, estimant que cette matière doit être régie par la directive 1999/94/CE.