



Normes de performance pour voitures

Texte du projet

Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

Informations techniques :

| | |
|------------------------------|---|
| No du projet : | 42/2010 |
| Date d'entrée : | 10 juin 2010 |
| Remise de l'avis : | meilleurs délais |
| Ministère compétent : | Ministère du Développement durable et des Infrastructures |
| Commission : | Commission Economique |



Exposé des motifs

Le présent projet de loi porte exécution du règlement (CE) N° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

L'objectif du règlement CE est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui assurent partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

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, 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 elle-même 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, quelles que soient les réductions obtenues par les autres pays développés. Le Parlement européen et le Conseil ont approuvé cet objectif. Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les États membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières.

Problématique et historique

Les voitures particulières représentent 12% des émissions totales de CO₂ en Europe.

La mobilisation européenne en la matière s'explique notamment par le fait que des engagements historiques ont été mal respectés. Dès 1995 et 1998, la Commission et les constructeurs avaient annoncé des objectifs de réduction à 140, voire 120 grammes, d'ici 2008, contre les 186 grammes à l'époque. Ces objectifs ne seront pas atteints. Le niveau moyen des émissions de CO₂ a bien été réduit à 160 grammes en 2006, mais cette baisse a été plus que compensée par un effet masse, lié à l'augmentation du parc automobile et du trafic. Devant ce constat d'échec relatif, la Commission a été conduite à préparer la proposition du règlement.

La Commission a adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de

CO₂ 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 (ACEA) s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2008; par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (ACEA), la recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (KAMA) et la recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières.

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 CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle (CARS 21). Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO₂/km d'ici à 2008/2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.

Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 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 CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/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 CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) no 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. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants durables.

Proposition de règlement

Le dispositif est articulé autour de deux volets.

En premier lieu, la proposition de règlement fixe une norme d'émission pour les voitures particulières. L'objectif est de 120g d'émission de CO₂ par kilomètre à l'horizon 2012. Il s'agit d'un objectif moyen valable pour l'ensemble de l'Union européenne. Ce niveau sera atteint par deux mesures. La principale est une limitation des émissions directes à 130g/km; la réduction supplémentaire de 10g pour parvenir à l'objectif résulterait de mesures d'accompagnement sur les pneumatiques, la climatisation, etc...

Le seuil s'applique aux voitures neuves vendues et immatriculées en Europe. La mesure s'applique donc aussi bien aux voitures vendues par les constructeurs européens qu'aux voitures vendues en Europe par les constructeurs non européens.

Le seuil est une moyenne calculée sur l'ensemble des émissions de CO₂ des véhicules vendus en Europe. Cette disposition est fondamentale: il ne s'agit pas d'une norme unique par véhicule, mais d'une norme globale qui doit conduire à un niveau moyen d'émission en Europe de 130g/km. Cette

norme est ensuite déclinée par constructeur. Chaque constructeur se voit désigner une cible propre en fonction des caractéristiques liées au type de véhicule qu'il fabrique.

En effet, la quantité de rejets de CO₂ est très variable selon la puissance et le poids de la voiture. Les émissions suivent une règle simple: plus un véhicule est lourd ou puissant, plus il consomme en carburant; et plus il consomme, plus les émissions de CO₂ sont élevées. Une norme unique par véhicule avantagerait les petites voitures au détriment des grosses voitures qui seraient toutes au-delà du seuil. Pour éviter cette discrimination, les constructeurs de grosses voitures se voient appliquer une norme d'émission distincte des constructeurs dits généralistes ayant une large gamme de petites voitures. Ainsi, ces derniers ont une cible inférieure à 130 g, tandis que les constructeurs de grosses voitures ont une cible supérieure à 130 g. Les constructeurs peuvent cependant se regrouper par pool et former des alliances qui permettent de calculer le seuil autorisé au niveau du pool et non entreprise par entreprise. L'objectif est que les rejets moyens globaux européens soient de 130g/km.

-En second lieu, le dispositif est contraignant puisque le dépassement de ce seuil est assorti de pénalités financières. Ces pénalités -qui s'analysent au sens budgétaire comme des amendes- s'appliqueraient à compter de 2012 et sont le produit de trois facteurs:

1. le dépassement, exprimé en grammes par kilomètre, par rapport à la cible;
2. le nombre de voitures vendues en Europe;
3. un prix du gramme de CO₂ excédentaire.

Ce prix augmenterait avec le temps et passerait de 20euros le gramme en 2012 à 35euros en 2013, 60euros en 2014 et 95euros à partir de 2015.

Règlement 443/2009

Les principes directeurs du règlement, dont le cadre *repose sur le double impératif de neutralité du point de vue de la concurrence et d'équité sociale * tient compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et évite toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux, peuvent être résumés comme suit:

1) le champ d'application: voitures particulières neuves

Le règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1 qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois et qui n'ont pas été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté (sauf pour une période limitée, afin d'éviter les abus).

Sont exclus du champ d'application

- les véhicules dits à usage spécial
- les véhicules classés dans la catégorie M1 avant l'entrée en vigueur du règlement, qui sont spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et répondant à la définition du véhicule à usage spécial.

2) les objectifs généraux: objectif échelonné à moyen terme et objectif à long terme

Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs,

Le règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions.

Le règlement sera complété par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire.

3) *les objectifs spécifiques*

Sans préjudice des constructeurs bénéficiant d'une dérogation, chaque constructeur est tenu de veiller à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ – c.à.d. la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves qu'il produit – ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques – c.à.d. la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ autorisées conformément à l'annexe I pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit – qui lui est assigné.

Les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 65% en 2012
- 75% en 2013
- 80% en 2014
- 100% en 2015.

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 CO₂ 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. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2012 et 2015, afin de faciliter la transition.

4) *la pente de droits d'émissions: masse (poids de la voiture) en tant que paramètre d'utilité*

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 CO₂ pour les voitures particulières selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, qui fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet 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 de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que 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. La Commission devrait, d'ici à 2014, réexaminer la disponibilité des données et, le cas échéant, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin d'adapter le paramètre de l'utilité.

5) *l'éco-innovation*

Le règlement CE 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. Le développement de technologies de propulsion innovantes devrait être particulièrement encouragé, étant donné qu'elles génèrent des émissions sensiblement moins importantes que les voitures particulières traditionnelles, ce qui promeut la compétitivité à long terme de l'industrie européenne et la création d'emplois de qualité. La Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) N° 715/2007, en prenant en considération les impacts techniques et économiques d'une telle inclusion.

6) les bonifications

Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être introduits sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le règlement vise à accélérer et à faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de la Communauté de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, compte pour:

- 3,5 voitures en 2012,
- 3,5 voitures en 2013,
- 2,5 voitures en 2014,
- 1,5 voiture en 2015,
- 1 voiture à partir de 2016.

7) l'objectif d'émissions spécifique pour les véhicules à carburant de substitution

L'utilisation de certains carburants de substitution peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche «du puits à la roue». Le règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de la Communauté, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques, les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % d'éthanol («E85») conforme à la législation communautaire applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire pertinente.

8) le groupement de constructeurs

Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas 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 règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions pour le groupement.

9) les dérogations pour certains constructeurs

Les constructeurs spécialisés devraient être autorisés à bénéficier d'un objectif alternatif inférieur de 25 % au niveau moyen de leurs émissions spécifiques de CO₂ en 2007. Faute d'information sur le niveau moyen des émissions spécifiques d'un constructeur pour l'année 2007, il convient de fixer un objectif équivalent.

10) les primes sur les émissions excédentaires: pénalités financières

Les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du 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 devrait être ajustée 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 CO₂ 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 général de l'Union européenne.

La prime sur les émissions excédentaires est calculée selon les formules suivantes:

a) à partir de 2012 jusqu'en 2018:

i) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 3 g de CO₂/km:

$$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$

ii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 2 g de CO₂/km mais de moins de 3 g de CO₂/km:

$$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$

iii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 1 g de CO₂/km, mais de moins de 2 g de CO₂/km:

$$[(\text{émissions excédentaires} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$

iv) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de moins de 1 g de CO₂/km:

$$(\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$

b) à partir de 2019:

$$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves}.$$

Le règlement impose la désignation d'une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au règlement.

Le règlement est soumis à réexamen et le cas échéant à des adaptations périodiques. C'est ainsi que notamment

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 CO₂ des véhicules légers.

Au plus tard le 31 octobre 2014 et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M0 qui y est visée à la masse moyenne des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes.

Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1^{er} janvier 2016 et tous les trois ans par la suite.

À partir de 2012, la Commission effectue une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014,

comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) N° 715/2007, les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans ledit règlement. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et visant à intégrer les technologies innovantes approuvées visées à l'article 12 dans le cycle d'essai. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.

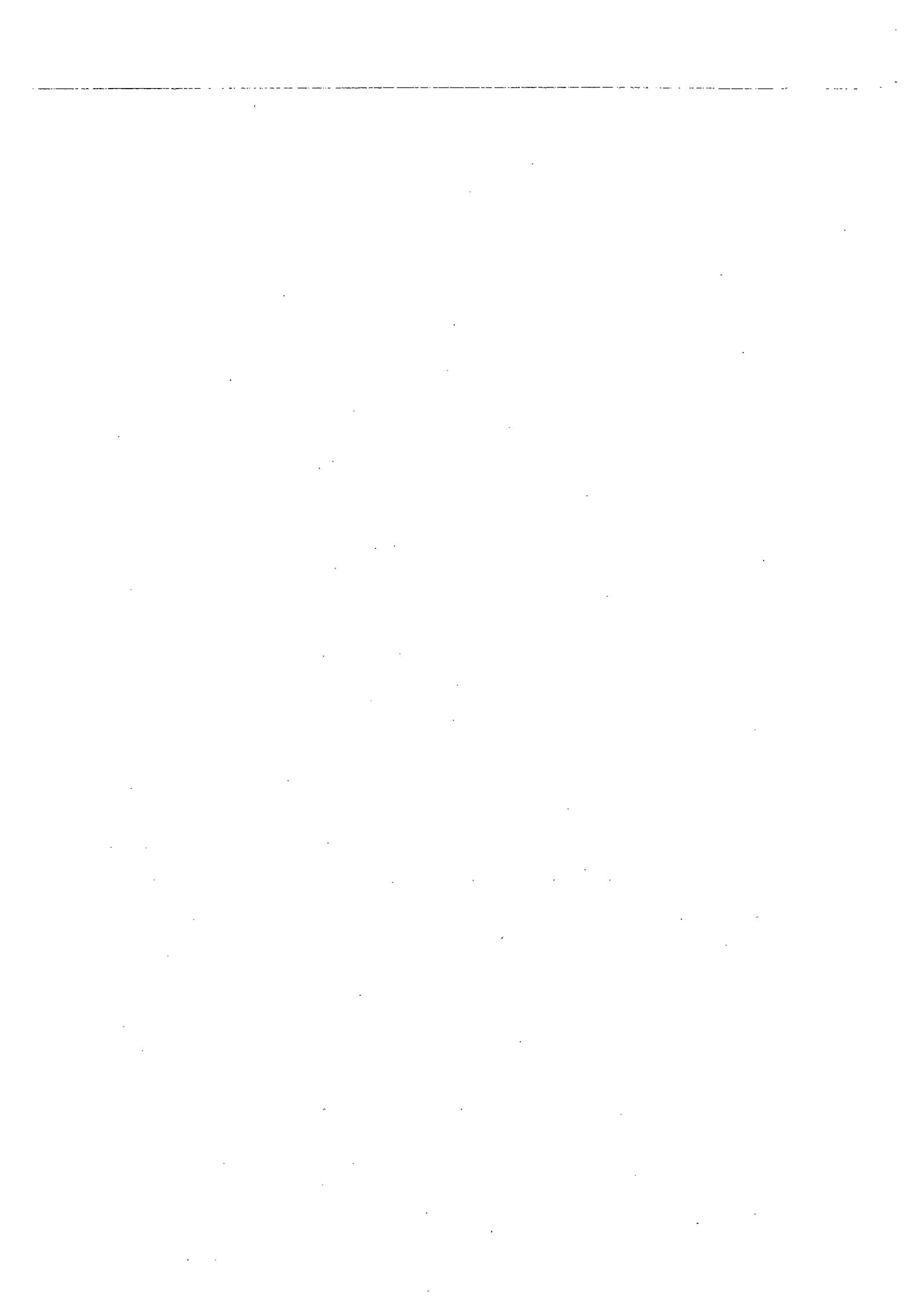
Au plus tard le 1^{er} janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations pour les petits constructeurs à l'effet de définir:

- les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant, de modifier le règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, et qui soit durable et équitable du point de vue social.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à son utilisation en tant que paramètre de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I.

Le projet de loi vise à préciser la répartition des compétences en la matière.





Avant-projet de loi
portant exécution du règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil
du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les
voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté
visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

Article unique. - Aux fins d'exécution du règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

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





Commentaire de l'article unique

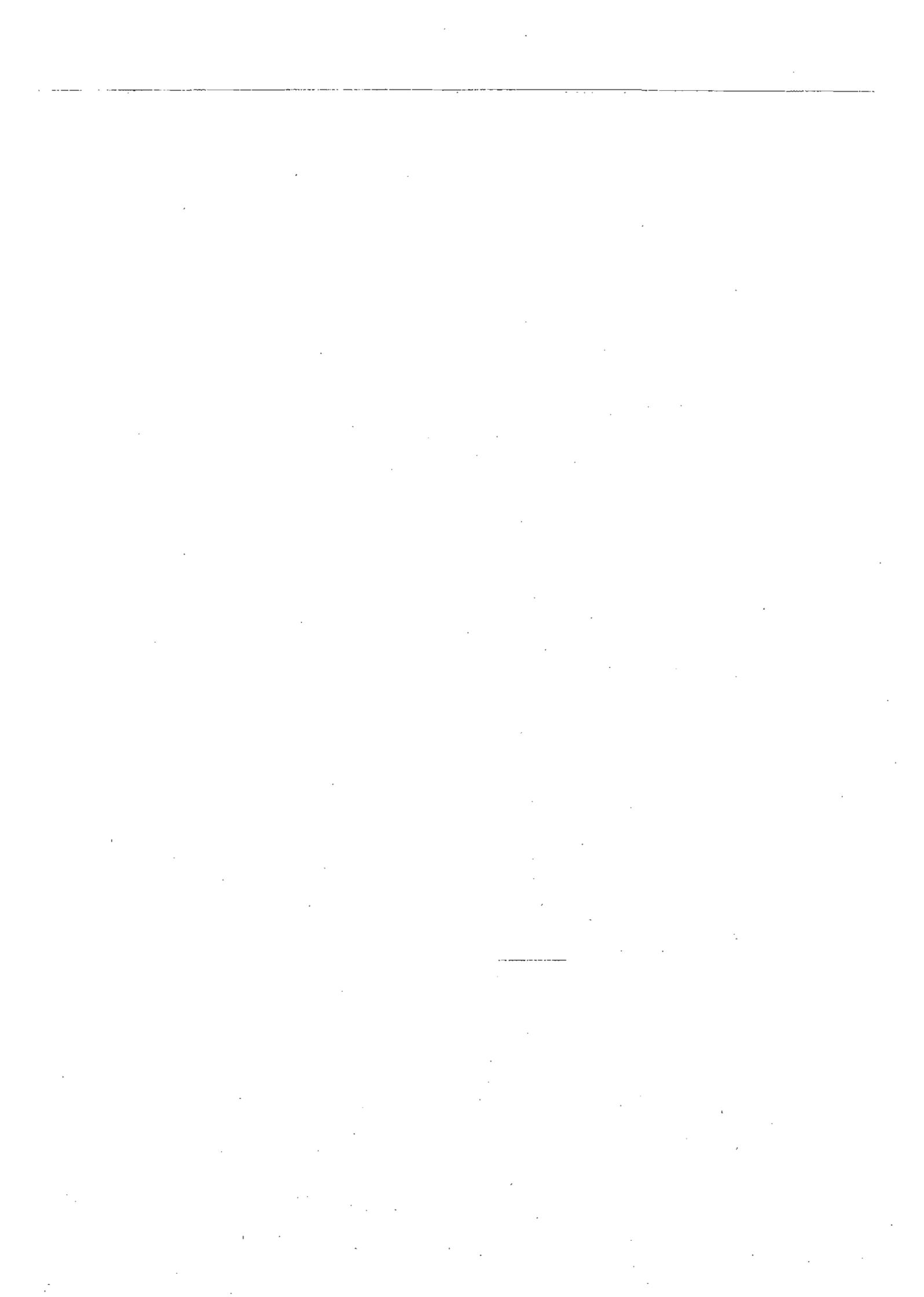
Le seul article du règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8). Il est à rappeler que :

1. pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année civile 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 (collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂). Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) N° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité,
2. au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, les États membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves),
3. sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données visées sous le point 1. Les données en question alimentent un registre central tenu par la Commission, lequel sert de base de calcul et d'évaluation.
4. pour chaque année civile pendant laquelle s'appliquent les dispositions en matière d'objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution, les États membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85.

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

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

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



I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 443/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ 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 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

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 assurent partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (2) 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 ⁽³⁾, 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 elle-même 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, quelles que soient les réductions obtenues par les autres pays développés. Le Parlement européen et le Conseil ont approuvé cet objectif.

- (3) 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 des mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et pas 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 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.

- (4) Les objectifs communautaires pour les voitures particulières neuves offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, 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 de normes de performance en matière d'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.

⁽¹⁾ JO C 77 du 31.3.2009, p. 1.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 17 décembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 avril 2009.

⁽³⁾ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

- (5) Le présent règlement s'appuie sur un processus bien établi de mesure et de surveillance des émissions de CO₂ des véhicules immatriculés dans la Communauté, 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 CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs ⁽¹⁾. Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ 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.
- (6) La Commission a adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ 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.
- (7) En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2008; par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières ⁽²⁾ (ACEA), la recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (KAMA) ⁽³⁾ et la recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (JAMA) ⁽⁴⁾.
- (8) 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 CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle (CARS 21). Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO₂/km d'ici à 2008/2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.
- (9) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 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 CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/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 CO₂ 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 ⁽⁵⁾. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants durables.
- (10) 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 eux. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à la Communauté au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que des taxes différenciées sur les voitures et sur l'énergie.
- (11) Un financement approprié devrait être garanti dans le budget général de l'Union européenne afin de promouvoir le développement de technologies visant à réduire radicalement les émissions de CO₂ provenant des véhicules routiers.
- (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 CO₂ pour les voitures particulières selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, qui fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet 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 de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que 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. La Commission devrait, d'ici à 2014, réexaminer la disponibilité des données et, le cas échéant, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin d'adapter le paramètre de l'utilité.
- (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. Le développement de technologies de propulsion innovantes devrait être particulièrement encouragé, étant donné qu'elles génèrent des émissions sensiblement moins importantes que les voitures particulières traditionnelles, ce qui promeut la compétitivité à long terme de l'industrie européenne et la création d'emplois de qualité. La Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, en prenant en considération les impacts techniques et économiques d'une telle inclusion.

(1) JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.

(2) JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.

(3) JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.

(4) JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.

(5) JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

- (14) Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être introduits sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le présent règlement vise à accélérer et à faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de la Communauté de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.
- (15) L'utilisation de certains carburants de substitution peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche «du puits à la roue». Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de la Communauté, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.
- (16) Afin de garantir la cohérence avec l'approche adoptée dans le cadre de la stratégie de la Commission en matière d'émissions de CO₂ 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 les abus).
- (17) 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 ⁽¹⁾ établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant 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 par type conformément à ladite directive et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (18) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement. Les véhicules classés dans la catégorie M₁, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui sont spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et répondant à la définition du véhicule à usage spécial figurant à l'annexe II de la directive 2007/46/CE devraient également être exclus du champ d'application du présent règlement conformément à la politique communautaire visant à aider les personnes handicapées.
- (19) 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 CO₂ 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. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2012 et 2015, afin de faciliter la transition.
- (20) Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO₂ et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.
- (21) Les constructeurs spécialisés devraient être autorisés à bénéficier d'un objectif alternatif inférieur de 25 % au niveau moyen de leurs émissions spécifiques de CO₂ en 2007. Faute d'information sur le niveau moyen des émissions spécifiques d'un constructeur pour l'année 2007, il convient de fixer un objectif équivalent. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.
- (22) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les nouvelles voitures enregistrées dans la Communauté dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures devraient être prises en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques. Bien que le règlement (CE) n° 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières ayant une masse de référence de plus de 2 610 kg et auxquelles la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément à la même procédure de mesure que celle spécifiée pour les voitures particulières dans le règlement (CE) n° 692/2008 ⁽²⁾. Les valeurs d'émissions de CO₂ en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.
- (23) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas 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.

⁽¹⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

- (24) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.
- (25) Les émissions spécifiques de CO₂ 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 du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect 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.
- (26) 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 n'autorisent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve que si elle est 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 et ne soient fondées que sur cette seule référence. Si les États membres, pour des raisons justifiées, n'utilisent pas le certificat de conformité pour compléter le processus d'immatriculation et de mise en service d'une voiture particulière neuve, ils devraient prendre les mesures nécessaires afin de garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. Il devrait y avoir une base de données communautaire concernant les certificats de conformité. Celle-ci devrait être utilisée comme la seule référence pour permettre aux États membres de conserver plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés.
- (27) 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 CO₂ 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 devrait être ajustée 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 CO₂ 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 général de l'Union européenne.
- (28) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les États membres conformément à l'article 176 du traité ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger des sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.
- (29) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation communautaire en matière de concurrence.
- (30) La Commission devrait envisager de nouvelles modalités permettant d'atteindre l'objectif à long terme, en particulier la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.
- (31) 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 (1).
- (32) 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, à adopter des modalités d'application concernant la dérogation relative à certains constructeurs, et à adapter l'annexe I de façon à tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté et à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (33) Dans un souci de simplification et de clarté juridique, il convient d'abroger la décision n° 1753/2000/CE.
- (34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et objectifs

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur

(1) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

et d'atteindre l'objectif global de la Communauté européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km pour le parc de voitures neuves. Le présent règlement fixe à 130 g de CO₂/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, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions, conformément à l'article 13, paragraphe 5.

Le présent règlement sera complété par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M₁, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE («voitures particulières»), et 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, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - a) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ 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;
 - c) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type 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) «empreinte au sol»: le produit de la voie multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;

- l) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions de CO₂ d'une voiture particulière mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité. Pour les voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO₂ mesurées selon la méthode prévue pour les voitures particulières dans le règlement (CE) n° 692/2008 ou conformément aux méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO₂ de ces voitures particulières;
- g) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ 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 11, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés» un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:

- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
 - de plus de la moitié des droits de vote,
 - 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
 - du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
- b) des entreprises qui disposent directement ou indirectement, au sein du constructeur, 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 le constructeur 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 le constructeur ou une ou plusieurs de ses 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^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ 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 11, conformément à cette dérogation.

Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 65 % en 2012,
- 75 % en 2013,
- 80 % en 2014,
- 100 % à partir de 2015.

Article 5

Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, compte pour:

- 3,5 voitures en 2012,
- 3,5 voitures en 2013,
- 2,5 voitures en 2014,
- 1,5 voiture en 2015,
- 1 voiture à partir de 2016.

Article 6

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % d'éthanol («E85») conforme à la législation communautaire applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire pertinente.

Article 7

Groupement

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11, 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 un dossier d'information comprenant:

- a) la liste des constructeurs participant au groupement;
- b) le nom du constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement, responsable également du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9; et
- 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 de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, la Commission le notifie aux constructeurs.

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où le changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre aux exigences de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, 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 communautaire en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent en particulier à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques;
- c) le nombre total de véhicules immatriculés.

6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur en ce qui concerne le respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, seront enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 8, paragraphe 4.

Article 8

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année civile 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. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, 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, au plus tard le 30 juin de chaque année à partir de 2011, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente; et
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ 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 CO₂.

Le registre est mis à la disposition du public.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois 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 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie 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 CO₂ 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 le 8 décembre 2009. La Commission en informe par la suite le Parlement européen et le Conseil.

8. Pour chaque année civile pendant laquelle l'article 6 s'applique, les États membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85 visés audit article.

9. La Commission peut arrêter des modalités relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 14, 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 14, paragraphe 3.

Article 9

Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent 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 les formules suivantes:

a) à partir de 2012 jusqu'en 2018:

- i) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 3 g de CO₂/km:

$$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$

- ii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 2 g de CO₂/km mais de moins de 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

- iii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 1 g de CO₂/km, mais de moins de 2 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

- iv) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de moins de 1 g de CO₂/km:

$(\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

- b) à partir de 2019:

$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves}.$

Aux fins du présent article, on entend par «émissions excédentaires», déterminées comme indiqué à l'article 4, 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, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées, et par «nombre de voitures particulières neuves», le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4.

3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Article 10

Publication des performances des constructeurs

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année à partir de 2011, 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 CO₂ de l'année civile précédente;

- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;

- d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente; et

- e) la masse moyenne de 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 11

Dérogations pour certains constructeurs

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile et:

- a) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés;
- b) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; ou
- c) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période de 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 CO₂;
- d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. La dérogation s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant le jour où la dérogation a été accordée.

4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.

Une telle demande peut être présentée par le constructeur pour lui-même, ou pour lui-même et une de ses entreprises liées. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;
- b) un objectif qui correspond à une réduction de 25 % des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 25 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ces entreprises en 2007.

Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies de réduction des émissions de CO₂ mises en œuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b).

La Commission octroie une dérogation au constructeur lorsqu'il est démontré que les critères relatifs à la dérogation visés au présent paragraphe sont remplis.

5. 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.

6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 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^{er} janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.

7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9.

8. La Commission peut arrêter des modalités d'application pour la mise en œuvre des paragraphes 1 à 7, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes, et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (1).

Article 12

Éco-innovations

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes est examinée. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO₂/km.

2. La Commission adopte, d'ici à 2010, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes en question conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 14, paragraphe 2. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
- b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
- c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1^{er} ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation communautaire.

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante déjà approuvée, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.

(1) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

Article 13

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 CO₂ des véhicules légers.

2. Au plus tard le 31 octobre 2014 et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M₀ qui y est visée à la masse moyenne des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes.

Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1^{er} janvier 2016 et tous les trois ans par la suite.

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 14, paragraphe 3.

3. À partir de 2012, la Commission effectue une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014, comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans ledit règlement. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et visant à intégrer les technologies innovantes approuvées visées à l'article 12 dans le cycle d'essai. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.

À compter de la date d'application de la procédure révisée de mesure des émissions de CO₂, les technologies innovantes ne sont plus approuvées suivant la procédure prévue à l'article 12.

4. D'ici à 2010, la Commission réexamine la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes.

5. Au plus tard le 1^{er} janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations prévues à l'article 11 à l'effet de définir:

- les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant, de modifier le présent règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, et qui soit durable et équitable du point de vue social.

6. D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à son utilisation en tant que paramètre de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I.

7. Des mesures sont adoptées pour prévoir les adaptations nécessaires des formules de l'annexe I afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂.

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 14, paragraphe 3.

Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE⁽¹⁾.

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 15

Abrogation

La décision n° 1753/2000/CE est abrogée avec effet au 1^{er} janvier 2010.

Toutefois, 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.

(¹) Décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1).

*Article 16***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 Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
P. NEČAS

ANNEXE I

OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ aux fins des calculs visés dans la présente annexe, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

- a) À partir de 2012 jusqu'en 2015:

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

- b) À partir de 2016:

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 2

a = 0,0457

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ pour chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

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 CO₂

1. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année civile 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 CO₂ (en g/km);
 - d) masse (kg);
 - e) empattement (mm);
 - f) largeur de voie (mm).
2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée. 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. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.
3. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, chaque État membre détermine pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:
 - a) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur son territoire;
 - b) les émissions spécifiques moyennes de CO₂, conformément à la partie B, point 2, de la présente annexe;
 - c) la masse moyenne, conformément à la partie B, point 3, de la présente annexe;
 - d) pour chaque version de chaque variante de chaque type de voiture particulière neuve:
 - i) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur son territoire, conformément à la partie B, point 1, de la présente annexe;
 - ii) les émissions spécifiques de CO₂ et la part de réduction des émissions rendue possible par les technologies innovantes conformément à l'article 12 ou les véhicules à carburant de substitution conformément à l'article 6;
 - iii) la masse;
 - iv) l'empreinte au sol de la voiture, conformément à la partie B, point 5, de la présente annexe.

PARTIE B — Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves

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

1. Nombre de voitures particulières neuves immatriculées (N)

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

2. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves (S_{ave})

Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ 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 CO₂ de chaque voiture particulière neuve (S) par le nombre de voitures particulières neuves (N).

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

3. 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).

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

4. Ventilation par version de voitures particulières neuves

Pour chaque version de chaque variante de chaque type de voiture particulière neuve, les données relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées, à la masse, aux émissions spécifiques de CO₂ et à l'empreinte au sol de la voiture doivent être recueillies.

5. Empreinte au sol

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

PARTIE C — Format de transmission des données

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

Données agrégées:

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

Données détaillées au niveau du constructeur

| Année | Constructeur | Type de voiture | Variante | Version | Technologie innovante (*) ou groupe de technologies innovantes ou véhicule à carburant de substitution (**) | Marque | Dénomination commerciale | Total des nouvelles immatriculations | Émissions spécifiques de CO ₂ (g/km) | Masse (kg) | Empreinte au sol (m ²) | Réduction des émissions rendue possible par les technologies innovantes (*) ou par l'alimentation de substitution (**) |
|---------|-------------------------|-----------------|------------------------|-----------------------|---|--------|--------------------------|--------------------------------------|---|------------|------------------------------------|--|
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 1) | (nom de la variante 1) | (nom de la version 1) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 1) | (nom de la variante 1) | (nom de la version 2) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 1) | (nom de la variante 2) | (nom de la version 1) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 1) | (nom de la variante 2) | (nom de la version 2) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 2) | (nom de la variante 1) | (nom de la version 1) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 2) | (nom de la variante 1) | (nom de la version 2) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 2) | (nom de la variante 2) | (nom de la version 1) | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | (nom du type 2) | (nom de la variante 2) | (nom de la version 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) | ... | ... | ... | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Année 1 | (Nom du constructeur 1) | ... | ... | ... | | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

(*) Conformément à l'article 1.2.

(**) Conformément à l'article 6.

