

Objet : Projet de loi portant exécution du règlement (UE) N°510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers. (3901BFR)

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures
(11 octobre 2011)*

| |
|---------------------------------------|
| AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE |
|---------------------------------------|

L'objet du présent projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (UE) N°510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers (ci-après le Règlement).

Au cours de l'été 2010, la Chambre de Commerce avait eu à aviser ce qui à l'époque étaient le projet de loi portant exécution du règlement (CE) n°443/2009¹ et le projet de loi portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1005/2009², à la suite desquels s'inscrit directement le projet de loi sous rubrique.

Le Règlement que ce dernier est censé exécuter, s'inscrit lui-même dans la poursuite de l'objectif final de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, laquelle convention-cadre a été approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993, cette dernière poursuivant l'objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Ledit règlement doit être apprécié à la lumière de la stratégie élaborée à l'échelle communautaire en matière d'environnement qui est illustrée, entre autres, par le 6^e programme d'action communautaire en la matière (engagement européen notamment de réduire dans un premier temps de 8% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 et par rapport à 1990), ainsi que par la mise en œuvre et le renforcement des activités de recherche et développement (R&D) enclines à favoriser et accélérer les progrès dans tous les domaines afférents. L'un des aspects des actions à mener concerne précisément la réduction significative des émissions des véhicules utilitaires légers qui représentent à ce jour 12% du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes) au niveau européen, et « seulement » 1,5% des émissions totales de CO2 en Europe.

La Chambre de Commerce souligne le contexte dans lequel la problématique réglementaire afférente s'inscrit. A commencer par dire que, contrairement aux

¹ 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. (3653BFR)

² Projet de loi portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. (3655BFR)

engagements communautaires pris depuis 1995, le niveau des émissions de CO₂ a considérablement augmenté, en raison du développement du parc automobile qui a largement contrebalancé les progrès réalisés en matière d'efficacité énergétique et environnementale.

La Commission européenne, afin d'enrayer cette escalade des émissions de CO₂, a fondé son action autour de trois piliers, à savoir les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions³, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant. A cet égard, elle a adopté en 2007 deux communications⁴ qui soulignent la nécessité d'élaborer des mesures complémentaires pour viser et atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012. A cet égard, la Commission est tenue de proposer un cadre réglementaire adéquat, qui soit d'un côté axé sur les baisses d'émissions de l'ordre de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf et, d'un autre côté, conforme au 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 et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les progrès technologiques et l'utilisation renforcée des biocarburants durables doivent permettre de ramener de 130 à 120 g de CO₂/km le niveau d'émissions. Avec l'accord du 15 décembre 2010 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sur la proposition de la Commission établissant des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers⁵, il se trouve que l'approche dite intégrée a contribué à réaliser une baisse supplémentaire de 10 g de CO₂ pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km.

Pour l'essentiel, la Chambre de Commerce s'en tient à l'exposé des motifs du projet de loi sous avis. Elle note en particulier que le Règlement que le projet de loi sous rubrique vise à faire appliquer comprend deux types de dispositions, les premières ayant trait à la fixation d'une norme d'émission (seuil) pour les véhicules utilitaires légers, tandis que les secondes permettent d'assortir aux possibles dépassements de seuil des sanctions financières, ce que le Règlement nomme « prime sur les émissions excédentaires ».

La Chambre de Commerce retient également que la Commission européenne proposera d'ici 2014 un élargissement des véhicules inclus dans le Règlement, et ce en vue d'atteindre les objectifs à tenir jusqu'à 2020. Notamment, la Chambre de Commerce souligne que la Commission est appelée à établir, au plus tard le 31 décembre 2011, « *une procédure qui a pour objet d'obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés, tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété. La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) N°443/2009* » ainsi que « *dans le réexamen de la directive 2007/46/CE* » prévu dans ce même règlement communautaire.

³ Cf. engagements en 1998 et 1999 de la part des associations des constructeurs d'automobiles européens (ACEA), japonais (JAMA) et coréens (KAMA) à diminuer les émissions, et ce au travers de diverses recommandations de la Commission européenne (recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, recommandations 2000/303/CE et 2000/304/CE afférentes du 13 avril 2000).

⁴ L'une d'elle présentait les résultats d'un réexamen de la stratégie visant la réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers, et l'autre était relative à un cadre réglementaire concurrentiel qui s'applique au secteur automobile (voir avis 3653BFR précité).

⁵ Cf. Communication COM (2007) 19.

La Chambre de Commerce rappelle que, du point de vue légal, tout règlement communautaire est obligatoire et applicable dans ses strictes dispositions. Il ne s'agit donc pas pour elle de discuter lesdites dispositions.

Le projet de loi sous avis comporte trois dispositions principalement. Le ministre ayant dans ses attributions l'environnement est chargé, « *aux fins d'exécution du règlement (UE) N°510/2011 (...), de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent* ». Les deux autres dispositions ont trait, dans le cadre de l'exécution du Règlement, à la collecte, la mise à disposition des données concernant les véhicules utilitaires légers neufs ainsi qu'à la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises en la matière. Pour elle, ces dispositions sont exécutoires des dispositions inscrites à l'article 8 du Règlement qui portent sur la « *surveillance et [la] communication des émissions moyennes* ». La Société nationale de contrôle technique, laquelle est chargée de « *collecter et à mettre à disposition les données sur les véhicules utilitaires légers neufs* » et l'Administration de l'environnement est en charge de la communication auprès des services de la Commission européenne des données et informations afférentes.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

BFR/SDE