

**Objet : 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)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures (8 juin 2010)*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

L'objet du projet de loi est de porter exécution en droit national 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 (nommé ci-après le Règlement).

Le Règlement, qui établit des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, s'inscrit 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. Le Règlement est à mettre en perspective avec la stratégie élaborée à l'échelle communautaire en matière d'environnement qui est illustrée, entre autres, par le 6<sup>e</sup> 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 voitures particulières qui représentent à ce jour 12% des émissions totales de CO2 en Europe.

Les rédacteurs du présent projet de loi rappellent dans l'exposé des motifs les principaux aspects de la problématique réglementaire qui se pose. Le premier a trait au fait que, contrairement aux 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. Les initiatives de la Commission européenne pour interrompre l'escalade des émissions de CO2 tournent autour de trois piliers, à savoir les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions<sup>1</sup>, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant.

---

<sup>1</sup> 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).

La Commission a adopté en 2007 deux communications, l'une qui 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 relative à un cadre réglementaire concurrentiel qui s'applique au secteur automobile. Actant les progrès réalisés malgré tout jusqu'alors (2008/2009), les deux communications 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.

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 voitures particulières, tandis que les secondes permettent d'assortir aux possibles dépassements de seuil des sanctions financières, ce que le Règlement nomme « primes sur les émissions excédentaires ».

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 (CE) n°443/2009 (...), 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 voitures particulières neuves 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 voitures particulières neuves* » 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 observe une inadéquation entre la lettre de saisine du Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et le texte soumis à son avis à proprement parler. En effet, d'après ladite lettre, il s'agit d'un « projet de loi », alors que, d'après la formulation du texte annexé, ce dernier fait référence à un « avant-projet de loi ». Il s'agirait donc de clarifier ce point.

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