

N° 6210¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.1.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marcel OBERWEIS, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Camille GIRA, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Ben SCHEUER et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 18 octobre 2010, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, du Règlement (CE) No 443/2009, de l'avis de la Chambre des Salariés du 30 juin 2010, de l'avis de la Chambre de Commerce du 22 juillet 2010, de l'avis de la Chambre des Métiers du 14 septembre 2010 ainsi que de l'avis du Conseil d'Etat du 12 octobre 2010.

Lors d'une réunion du 27 octobre 2010, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marcel Oberweis comme rapporteur du projet.

En date du 15 décembre 2010, la Commission du Développement durable a analysé le projet sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent.

Le présent rapport a été adopté lors de la réunion du 12 janvier 2011.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

L'objet du projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009.

Ce règlement établit 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.

Le règlement 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 6e 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.

A cet égard, la Commission avait 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.

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, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant.

Le règlement (CE) No 443/2009 comprend deux types de dispositions.

En **premier lieu**, la proposition de règlement fixe une norme d'émission pour les voitures particulières. L'objectif est de 120 g 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 130 g/km; la réduction supplémentaire de 10 g 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 130 g/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 130 g/km.

En **second lieu**, le dispositif est contraignant pour les constructeurs 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 20 euros le gramme en 2012 à 35 euros en 2013, 60 euros en 2014 et 95 euros à partir de 2015.

*

III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Hormis quelques remarques ponctuelles, les Chambres professionnelles n'ont pas d'objections et marquent leur accord avec le projet de loi sous rubrique.

Dans son avis du 12 octobre, le Conseil d'Etat note que l'article unique du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

La Commission parlementaire se rallie aux avis positifs susmentionnés et marque son accord avec le projet de loi sous rubrique.

*

IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 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) No 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.

Luxembourg, le 12 janvier 2011

Le Rapporteur,
Marcel OBERWEIS

Le Président,
Fernand BODEN

