

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.11.2010
COM(2010) 657 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation
des voitures particulières neuves**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves

1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 8 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 légers¹, les États membres doivent, chaque année, recueillir et transmettre à la Commission certaines données relatives aux voitures particulières neuves. Ces données serviront de base pour déterminer l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ qui sera fixé aux constructeurs de voitures particulières neuves et pour évaluer si les constructeurs se conforment à ces objectifs. Afin de garantir la cohérence entre les données transmises par les États membres, il est nécessaire d'harmoniser le plus possible les règles concernant la collecte et la communication de ces données. La présente communication, ainsi que le projet de règlement C(2010)7652 de la Commission concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil, visent à faciliter la collecte, la transmission et l'évaluation des données en précisant comment la Commission interprète les dispositions applicables du règlement (CE) n° 443/2009 et en indiquant aux États membres les informations à fournir et le format à utiliser. Des précisions complémentaires seront également apportées au cas par cas.

2. DONNEES

2.1 Sources des données

Les principales sources que les États membres doivent utiliser pour la collecte des données sont les certificats de conformité ou, lorsque cette source n'est pas utilisée pour l'immatriculation d'un véhicule, les documents de réception par type. Étant donné que les documents de réception par type peuvent contenir des plages de valeurs, les États membres doivent veiller à ce que les données extraites des documents de réception par type correspondent à celles provenant du certificat de conformité.

Il convient de noter que le certificat d'immatriculation prévu par la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules² ne peut remplacer le certificat de conformité aux fins de l'immatriculation d'un véhicule. Le certificat d'immatriculation n'est délivré qu'après l'immatriculation du véhicule.

¹ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

² JO L 138 du 1.6.1999, p. 57.

2.2 Liste des constructeurs

Les données doivent être surveillées et enregistrées par constructeur. Il importe dès lors que celui-ci soit clairement identifié³ et différencié de la marque⁴. Il est toutefois évident que, comme les autorités compétentes enregistrent le nom du constructeur conformément à la dénomination nationale figurant dans le certificat de conformité ou les documents de réception par type, les noms et les orthographes peuvent varier.

Afin d'harmoniser l'identification des différents constructeurs, une liste commune des noms des constructeurs avec leurs codes WMI respectifs (WMI: code d'identification mondiale du constructeur) sera établie et les États membres devront se baser sur cette liste pour l'immatriculation comme précisé à l'article 8, paragraphe 2, du règlement C(2010)7652. Étant donné que le règlement (CE) n° 443/2009 s'applique aussi bien aux constructeurs de l'UE qu'aux constructeurs des pays tiers, il ne peut être accepté de différenciation en fonction de la situation géographique du constructeur. Une exception est toutefois prévue, conformément à l'article 7 du règlement C(2010)7652, lorsque les données relatives à un véhicule particulier reposent sur une réception nationale d'un type de véhicule produit en petites séries ou sur une réception par type individuelle. En pareils cas, les États membres ne doivent pas utiliser les noms des constructeurs mais les dénominations indiquées à l'article susmentionné.

L'identification cohérente des constructeurs est également importante aux fins du mécanisme de groupement (article 7 du règlement (CE) n° 443/2009), en vertu duquel les constructeurs sont autorisés à se regrouper pour respecter un objectif d'émissions spécifiques commun. Étant donné qu'un groupement peut évoluer dans le temps, les données doivent être collectées pour chaque constructeur qui en est membre. Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du groupement seront calculées pour l'ensemble de l'UE.

2.3 Exigences relatives aux données

Les autorités compétentes des États membres doivent communiquer l'ensemble des données conformément à l'annexe II du règlement (CE) n° 443/2009. Si certaines données utiles ne figurent pas dans la source utilisée comme base pour l'immatriculation, les autorités compétentes doivent demander aux constructeurs de compléter l'ensemble de données. Il incombe aux autorités compétentes de s'assurer que toutes les données nécessaires sont présentes au moment de l'immatriculation. Dans le cas de véhicules soumis à une réception nationale d'un type de véhicule produit en petites séries ou à une réception par type individuelle, seul le nombre d'immatriculations est requis. Les autres informations sont facultatives.

³ Entrée 0.5 du certificat de conformité et article 3, point c, du règlement 443/2009/CE: «constructeur: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure communautaire de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production».

⁴ Entrée 01 du code de conformité et annexe I de la directive 2007/46/CE «marque (raison sociale du constructeur)». Article 2, paragraphe 6, de la décision 1753/2000/CE: «marque: le nom commercial du constructeur qui apparaît sur le certificat de conformité et sur la documentation de réception».

2.4 Communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules à bi-carburant et à carburant modulable

L'introduction sur le marché de véhicules à bi-carburant et de véhicules à carburant modulable pouvant fonctionner avec des carburants de substitution et durables tels que l'E85, le biodiesel ou l'hydrogène, en complément de l'essence ou du gazole, doit être étroitement surveillée.

Le règlement (CE) n° 443/2009 ne prévoit pas actuellement la surveillance de tous les carburants de substitution utilisés dans ces véhicules, du fait, entre autres, que leurs émissions de CO₂ ne sont pas encore mesurées. Dans le cas du carburant à base d'éthanol (E85) utilisé dans les véhicules à bi-carburant, les émissions de CO₂ sont mesurées. Il est cependant clair que la méthode indiquée à l'article 6 du règlement pour tenir compte de la valeur d'émission de CO₂ de ce carburant doit être améliorée de manière à refléter les émissions spécifiques réelles de CO₂ de ces véhicules. Il convient par conséquent de mettre au point une nouvelle méthode de calcul qui permette une prise en compte équitable des réductions de CO₂ réalisées grâce aux véhicules à bi-carburant et à carburant modulable pouvant fonctionner avec des carburants de substitution et durables tels que l'E85, le biodiesel ou l'hydrogène. La Commission, dans le cadre du réexamen du règlement (CE) n° 443/2009 prévu pour janvier 2013, définira une méthode de calcul des émissions spécifiques réelles de CO₂ des véhicules à bi-carburant et des véhicules à carburant modulable. Étant donné que le carburant qui sera en définitive utilisé par les véhicules à bi-carburant et à carburant modulable n'est pas connu à l'avance, la méthode de calcul devra tenir compte aussi bien de la disponibilité que des caractéristiques des différents carburants vendus dans les États membres.

Les données relatives aux ventes de carburants seront communiquées conformément à la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil⁵. En attendant la mise en place de la méthode, il convient d'adapter la directive 98/70/CE de manière que les États membres puissent communiquer des données sur les ventes des divers carburants de substitution, et notamment, en priorité, des données précises et harmonisées relatives aux ventes d'E85 remplissant les critères de durabilité établis dans la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE⁶, ainsi que dans la directive 98/70/CE.

3. TRANSMISSION DES DONNEES

Afin d'assurer une communication efficace et rapide entre les autorités compétentes, les constructeurs et la Commission, il est recommandé que les autorités compétentes désignées conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009 et responsables de la transmission des données nomment au moins deux fonctionnaires comme personnes de contact et communiquent à la Commission leurs coordonnées. Ces fonctionnaires doivent être inscrits au référentiel central de données (Central Data Repository)⁷.

⁵ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

⁶ JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

⁷ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

Pour que les données transmises soient considérées comme valables aux fins du respect des obligations de communication prévues à l'article 8 du règlement (CE) n° 443/2009, les États membres doivent notifier à la Commission la date à laquelle les données ont été chargées dans le référentiel de données en envoyant un courrier électronique à la boîte fonctionnelle EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu avec copie à la boîte fonctionnelle CO2-monitoring@eea.europa.eu. Les données seront conservées dans une base de données gérée, pour la Commission, par l'Agence européenne pour l'environnement. Cette base de données sera accessible au public par Internet.

Afin de faire en sorte que les constructeurs disposent des données en temps utile, les États membres peuvent communiquer l'ensemble des données relatives aux quatre premiers mois de chaque année civile dès que ces données sont disponibles sous une forme provisoire. En tout état de cause, les États membres doivent valider et envoyer l'ensemble complet de données pour le 28 février de chaque année civile.

Lorsque des données provisoires sont transmises avant la date butoir, la Commission s'efforcera de calculer, à titre provisoire, le nombre de voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres ainsi que leurs émissions spécifiques de CO₂, et de mettre ces informations à la disposition des constructeurs concernés. Il convient de noter que la Commission ne confirmera pas ces calculs avant la date fixée à l'article 8, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 443/2009.

3.1 Format

Les données doivent être transmises au moyen de deux fichiers XML distincts, l'un pour les données de surveillance et l'autre pour l'ensemble des données tel que défini à l'annexe II du règlement (CE) n° 443/2009 de la Commission. Des précisions complémentaires relatives aux fichiers XML seront communiquées dans des lignes directrices publiées sur Internet.

3.2 Vérification

Le codage des données et des fichiers XML peut être vérifié de manière indépendante par chaque État membre. Cependant, les données seront également chargées sur le site web CIRCA⁸ sous la forme d'un fichier texte qui devra être utilisé pour vérifier la qualité avant l'envoi des données relatives à l'année de déclaration concernée.

4. CALCUL DES EMISSIONS SPECIFIQUES MOYENNES

Afin de tenir compte des pourcentages d'introduction progressive prévus à l'article 4 du règlement (CE) n° 443/2009, il est nécessaire, aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs, y compris les constructeurs visés à l'article 11, paragraphes 1 et 4, du règlement (CE) n° 443/2009, de sélectionner les véhicules en fonction de leurs émissions spécifiques de CO₂. Seuls les véhicules dont les émissions sont les plus faibles, à concurrence du pourcentage défini à l'article 4, seront sélectionnés aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes.

⁸ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library.

Les émissions spécifiques devraient, le cas échéant, correspondre à la valeur d'émission obtenue après déduction du pourcentage prévu à l'article 6 et des réductions réalisées grâce aux éco-innovations approuvées par la Commission conformément à l'article 12 et aux modalités encore à adopter.

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, il convient de tenir compte des véhicules entrant dans la catégorie visée à l'article 5.

Plus précisément, aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs, la Commission appliquera les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 443/2009 dans l'ordre suivant:

Sélection des véhicules pour le calcul

- a) Article 6: pour les années civiles jusqu'à l'année 2015 comprise, aux fins de la détermination des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières pouvant fonctionner à l'éthanol E85, appliquer la réduction si l'État membre concerné remplit les exigences définies à l'article 6 du règlement (CE) n° 443/2009;
- b) Article 12, en liaison avec l'article 13, paragraphe 3, second alinéa: déduire des émissions spécifiques les réductions liées aux éco-innovations certifiées conformément aux modalités à adopter par la Commission;
- c) Article 4: pour les années civiles jusqu'à l'année 2014 comprise, classer les immatriculations de voitures particulières neuves en fonction de leurs émissions de CO₂ résultant des points a) et b) et n'inclure dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ que les véhicules dont les émissions sont les plus faibles, à concurrence du pourcentage indiqué à l'article 4, second alinéa, du règlement (CE) n° 443/2009;

Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂

- d) Article 5: pour les années civiles jusqu'à l'année 2015 comprise, et pour les voitures particulières dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, multiplier les émissions spécifiques de CO₂ de ces voitures par le facteur indiqué à l'article 5 du règlement (CE) n° 443/2009;
- e) Article 5: pour les années civiles allant jusqu'à l'année 2015 comprise, et pour les voitures particulières dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, multiplier les réductions de CO₂ réalisées par ces voitures grâce aux technologies innovantes dont elles sont équipées par le facteur indiqué à l'article 5 du règlement (CE) n° 443/2009;
- f) Article 12, en liaison avec l'article 13, paragraphe 3, second alinéa: déterminer les réductions réalisées grâce aux éco-innovations en calculant les réductions moyennes de CO₂ de chaque constructeur sur la base des réductions indiquées dans le certificat de conformité pour toutes les voitures particulières sélectionnées attribuées à ce constructeur, en tenant compte du point e). Pour les véhicules non équipés de technologies innovantes, on considérera que les réductions de CO₂ sont de 0 g/km. Si les réductions dues aux éco-innovations dépassent la valeur indiquée à l'article 12,

paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009, il convient d'appliquer la valeur indiquée à l'article 12, paragraphe 1;

- g) Calculer les émissions spécifiques moyennes de CO₂ en tenant compte du point d) et soustraire la valeur déterminée conformément au point f).

Par exemple, un constructeur dans la situation suivante:

Nombre d'immatriculations	Émissions spécifiques de CO ₂	Réduction des émissions de CO ₂ grâce aux technologies innovantes	Multiplicateur «supercrédit» en 2012
2	45	2	3,5
10	51	4	1
53	131	0	1
10	160	10	1
28	200	20	1

aura des réductions dues aux éco-innovations de

$$(2*2*3,5 + 10*4) / (2*3,5 + 10 + 53) = 0,7714 \text{ en 2012}$$

$$(2*2*3,5 + 10*4 + 10*10) / (2*3,5 + 10 + 53 + 10) = 1,925 \text{ en 2013}$$

alors que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ seront de

$$[(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131) / 70] - 0,7714 = 110,2 \text{ en 2012}$$

$$[(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131 + 10*160) / 80] - 1,925 = 115,175 \text{ en 2013.}$$

4.4 Calcul de la masse moyenne

Pour le calcul de la masse moyenne aux fins de la détermination de l'objectif en matière d'émissions spécifiques de chaque constructeur à l'aide de la formule indiquée à l'annexe I, la Commission prendra en considération toutes les voitures particulières, sans appliquer les dispositions des articles 4 et 5 du règlement (CE) n° 443/2009.

5. GROUPEMENT

Conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 443/2009, les constructeurs peuvent constituer des groupements. Il existe deux types de groupements spécifiés à l'article 7, paragraphes 5 et 6. L'article 7, paragraphe 5, concerne les groupements ouverts qui sont constitués par tout constructeur appartenant ou non à un groupe d'entreprises liées. Ces groupements sont ouverts à tout constructeur désireux d'y participer, pour autant que les conditions définies à l'article 7, paragraphe 5, soient remplies.

Les groupements constitués par des constructeurs appartenant à un groupe d'entreprises liées peuvent être appelés groupements fermés et relèvent de l'article 7, paragraphe 6. Les

constructeurs appartenant à un groupe d'entreprises liées devront atteindre des objectifs distincts, à moins de faire partie d'un groupement fermé.

En vertu de l'article 9 du règlement C(2010)7652, les constructeurs doivent démontrer qu'ils remplissent les conditions pour former un groupement fermé et communiquer cette information au moyen de la boîte fonctionnelle EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

La Commission considérera l'année pendant laquelle un groupement a été notifié comme la première année pour laquelle l'accord de groupement est applicable. La dernière année pour laquelle l'accord de groupement est applicable sera l'année précédant celle pendant laquelle la dénonciation de l'accord de groupement est notifiée.