



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 01.02.2000

COM(2000) 44 final

1998/0202 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, alinéa c) du traité CE,
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la
proposition de**

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de
CO₂ dues aux voitures particulières neuves**

**PORTANT MODIFICATION À LA PROPOSITION DE LA COMMISSION
conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

EXPOSE DES MOTIFS

Le 2 décembre 1999, le Parlement européen a adopté dix amendements au total. La Commission accepte deux amendements dans leur intégralité (amendements 7 et 10), un en partie (amendement 3, première partie), et trois en principe (amendements 2, 4 et 9). Les autres amendements n'ont pu être acceptés.

La position de la Commission au sujet des amendements proposés par le Parlement européen est présentée ci-après/

Amendement 1 concernant le premier considérant

L'amendement vise à clarifier le texte en soulignant que l'obligation de stabiliser les émissions de CO₂ contractée par la Communauté pourrait nécessiter une réduction des concentrations de gaz à effet de serre. Cette précision n'est pas nécessaire parce que le texte initial le sous-entend déjà. En outre, le texte de la position commune correspond à l'article 2 de la convention cadre des Nations unies sur le changement climatique. La Commission ne peut pas accepter cet amendement.

Amendement 2 concernant l'ajout d'un nouveau considérant 6 bis.

La Commission convient que les véhicules de la catégorie N1 constituent une cible prioritaire pour de nouveaux engagements volontaires. C'est pourquoi elle prend actuellement les premières mesures en vue d'inclure la consommation de carburant et la mesure des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers (véhicules de la catégorie N1) dans la législation relative à la réception des véhicules. L'inclusion d'autres types de véhicules, en dehors de la catégorie N1, n'est pas envisagé à l'heure actuelle, pour la raison principale que ces véhicules sont réputés efficaces sur le plan de la consommation (camions), ou parce que leur part dans l'ensemble des émissions de CO₂ est trop faible (deux-roues). La dixième ligne directrice de l'accord interinstitutionnel du 22 décembre 1998 stipule que les considérants ne doivent pas servir à anticiper des actions politiques futures. C'est pourquoi cet amendement, tel qu'il est formulé, ne peut pas être accepté. En résumé, la Commission peut accepter en principe l'amendement proposé en ce qui concerne les véhicules de la catégorie N1. Il doit cependant être reformulé de manière à le rendre conforme à l'accord interinstitutionnel et à tenir compte de l'état d'avancement actuel des travaux qui se font pour les différentes catégories de véhicules.

Amendement 3, première partie, concernant le huitième considérant

Cet amendement qualifie les procédures de surveillance. Il peut être accepté.

Amendement 3, deuxième partie, concernant le huitième considérant

Cet amendement cherche à obliger la Commission de présenter un cadre juridique pour les accords conclus avec les organisations des constructeurs automobiles en matière d'environnement. Il convient d'indiquer, à ce propos, que les services de la Commission travaillent à l'élaboration d'un cadre juridique général pour les accords en matière d'environnement. Cependant, en ce qui concerne les accords en question, la Commission a déclaré à plusieurs occasions que s'il apparaissait clairement que l'industrie automobile ne respectait pas ses engagements, la question d'une législation fixant les limites pour les émissions de CO₂ serait mise à l'ordre du jour. Il ne serait toutefois guère opportun de commencer dès à présent à travailler à l'élaboration d'un tel instrument juridique pour se

préparer à un éventuel non-fonctionnement des accords. Ce serait en effet adresser un mauvais message à l'industrie. Enfin, accepter ce considérant serait empiéter sur le droit d'initiative de la Commission et irait à l'encontre de la ligne directrice n° 10 de l'accord interinstitutionnel du 22 décembre 1998. Pour ces motifs, la Commission ne peut pas accepter cet amendement.

Amendement 4 concernant l'ajout d'un nouveau considérant 8 bis.

Le considérant proposé met l'accent sur le deuxième et le troisième pilier de la stratégie communautaire concernant le CO₂ et les voitures particulières, à savoir l'information des consommateurs et l'utilisation de mesures d'incitation fiscales. La Commission est d'accord sur le principe de cet amendement. De toute façon, la position commune sur la directive relative à l'information des consommateurs (consommation de carburant) a été acceptée par le Parlement européen en seconde lecture. Il n'est donc pas nécessaire d'en faire une nouvelle fois mention. Comme les mesures d'incitation fiscales sont un élément important de la stratégie, il peut être bon d'y faire référence. Cependant la proposition doit être reformulée de manière à répondre aux exigences de la ligne directrice n° 10 de l'accord interinstitutionnel du 22 décembre 1998.

Amendements 5 et 6 concernant la qualité des données

Ces amendements visent à renforcer les pouvoirs de la Commission à l'égard des États membres. Cependant, la Commission ne peut les accepter. La position commune représente une solution satisfaisante de ce point de vue.

Amendement 7 relatif à la date du rapport

L'amendement cherche à avancer du 31 décembre 2003 au 31 décembre 2002 la date du rapport à présenter par la Commission sur la mise en œuvre du programme. La Commission peut accepter l'amendement proposé. Il faut cependant ajouter que toutes les dates indiquées dans la décision pourraient devoir être revues en fonction de la date d'adoption.

Amendement 8 concernant le contenu de l'année de référence pour le contrôle de l'engagement volontaire

Cet amendement se réfère à l'objectif intermédiaire des accords. L'année cible est erronée (2002 au lieu de 2003; en outre, l'accord avec la KAMA contient une autre année cible intermédiaire, à savoir 2004). En outre, bien que l'amendement soit en substance conforme à l'accord, il n'est pas jugé nécessaire de le préciser dans la décision. La Commission ne peut pas accepter cet amendement.

Amendement 9 concernant le contenu des rapports annuels

La proposition consiste à ajouter un nouvel article clarifiant la nature du rapport, qui devrait également analyser si les changements dans le volume des émissions de CO₂ découlent des efforts consentis par les constructeurs ou s'ils sont attribuables à d'autres éléments de la stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. Cette analyse serait essentielle pour évaluer si les constructeurs respectent les engagements qu'ils ont pris dans le cadre de l'accord environnemental, notamment à la lumière des objectifs intermédiaires pour 2003/2004, et bien entendu par rapport à l'objectif global fixé pour 2008/2009. Cependant une telle analyse exigera beaucoup de travail sur le plan des méthodes à mettre au point, des études techniques à réaliser et des discussions à mener avec les constructeurs. En outre, il faudra attendre quelques années pour que les changements deviennent apparents. C'est pour

ces raisons que la Commission entend entreprendre de telles évaluations seulement pour les années cibles intermédiaires et pour l'année finale. La Commission rejette donc l'amendement tel qu'il est formulé, mais en accepte le principe.

Amendement 10 concernant les données à récolter

Cet amendement vise à ajouter la longueur et la largeur des véhicules à la liste des caractéristiques techniques à contrôler. Bien que le rôle joué par la dimension de la caisse des véhicules ne soit pas encore clairement établi, ce type de données pourrait être nécessaire à l'avenir, par exemple lorsqu'il s'agira d'évaluer les mesures techniques et non techniques. La Commission accepte cet amendement.

Sur la base de cette appréciation, la Commission présente ci-après sa proposition modifiée.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de
CO₂ dues aux voitures particulières neuves**

**PORTANT MODIFICATION À LA PROPOSITION DE LA COMMISSION
conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

vu la position commune du Conseil³

vu la résolution législative du Parlement européen⁴

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité,

- (1) (1) considérant que l'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté;
- (2) (2) considérant que la Communauté a, au titre du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique, conclu à la conférence de Kyoto en décembre 1997, accepté de réduire les émissions d'un panier de gaz à effet de serre de 8% par rapport aux niveaux de 1990 pendant la période 2008-2012;
- (3) (3) considérant que le protocole de Kyoto dispose que les parties visées à son annexe I devront avoir accompli en 2005, dans l'exécution de leurs engagements, des progrès dont elles pourront apporter la preuve;

¹ JO C 231 du 23.7.1998, p. 6.

² JO C 40 du 15.2.1999, p. 8.

³ JO C 123 du 4.5.1999, p. 13.

⁴ Résolution du Parlement européen du (pas encore publié au Journal officiel)

- (4) (4) considérant que la décision 93/389/CEE⁵ a créé un mécanisme de surveillance des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre;
- (5) (5) considérant que la Commission, reconnaissant que les émissions de CO₂ sont en grande partie imputables aux voitures particulières, a proposé une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant; que la solution préconisée par la Commission a été favorablement accueillie par le Conseil dans ses conclusions du 25 juin 1996;
- (6) (6) considérant que le Parlement européen et le Conseil avaient proposé de fixer un objectif de 120 grammes par kilomètre (g/km) [5 litres aux 100 kilomètres (l/100 km) pour les moteurs à essence et 4,5 l/100 km pour les moteurs diesels] comme valeur moyenne des émissions de CO₂ en 2005 (2010 au plus tard);
- (7) (7) **considérant que ce n'est que pour les véhicules de la catégorie M1 qu'il existe une base communautaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂ au sens de l'annexe II de la directive 70/156/CEE; que la Commission étudie la possibilité de faire des propositions appropriées pour établir des procédures harmonisées pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules de la catégorie N1 au sens de l'annexe II de la directive 70/156/CEE;**
- (8) (7 8) considérant que la directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur⁶ prévoit une méthode harmonisée de mesure des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves au sein de la Communauté;
- (9) (8 9) considérant qu'il est nécessaire d'établir des procédures de surveillance **objective** des émissions spécifiques de CO₂ produites par les voitures particulières neuves vendues dans la Communauté, afin de vérifier l'efficacité de la stratégie communautaire présentée dans la communication de la Commission du 20 décembre 1995 ainsi que la mise en oeuvre des engagements formellement pris par des organisations de constructeurs automobiles; **que la présente décision y pourvoira;**
- (10) (10) **considérant que la Commission examine les possibilités permettant d'établir un cadre de référence pour les mesures d'incitation fiscales destinées à encourager l'utilisation de voitures particulières efficaces sur le plan de la consommation de carburant;**
- (11) (9 11) considérant que, aux fins de la présente décision, seules les données officielles conformes à la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁷ devraient être recueillies par les États membres;

⁵ Décision 93/389/CEE du Conseil du 24 juin 1993 relative à un mécanisme de surveillance des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans la Communauté (JO L 167 du 9.7.1993, p. 31).

⁶ JO L 375 du 31.12.1980, p. 36. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/116/CE de la Commission (JO L 329 du 30.12.1993, p. 39).

⁷ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 11 du 16.1.1999, p. 25).

- (12) (~~10~~ **12**) considérant que la directive 70/156/CEE prévoit que les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve et que les États membres ne permettent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve qu'à la condition expresse qu'elle soit accompagnée d'un certificat de conformité valide;
- (13) (~~11~~ **13**) considérant que la présente décision n'a pas pour objet d'harmoniser les régimes nationaux d'immatriculation des véhicules, mais d'exploiter ces systèmes dans le but de compiler un ensemble minimal de données, requis pour le bon fonctionnement du programme communautaire de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves;
- (14) (~~12~~ **14**) considérant qu'il est souhaitable d'inclure toutes les voitures particulières neuves fonctionnant avec d'autres types d'énergie qui relèvent du champ d'application de la directive 70/156/CEE;
- (15) (~~13~~ **15**) considérant qu'un tel programme de surveillance ne devrait s'appliquer qu'aux voitures particulières neuves à immatriculer pour la première fois dans la Communauté et qui n'ont pas été immatriculées auparavant ailleurs;
- (16) (~~14~~ **16**) considérant qu'il est nécessaire de maintenir des contacts entre la Commission et les États membres en ce qui concerne le contrôle de la qualité des données en vue d'assurer la mise en oeuvre adéquate de la présente décision,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La présente décision établit un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ produites par les véhicules particuliers neufs immatriculés dans la Communauté. Ce programme ne s'applique qu'aux véhicules particuliers qui sont immatriculés pour la première fois dans la Communauté et qui n'ont pas été immatriculés auparavant ailleurs.

Article 2

Aux fins de la présente décision, on entend par:

1. "véhicule particulier": tout véhicule à moteur de la catégorie M1, tel que défini à l'annexe II de la directive 70/156/CEE et qui relève du champ d'application de la directive 80/1268/CEE. Les véhicules relevant du champ d'application de la directive 92/61/CEE⁸ et les véhicules à usages spéciaux tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 1, point a), deuxième tiret, de la directive 70/156/CEE ne sont pas concernés;
2. "véhicule nouvellement immatriculé": un véhicule particulier immatriculé pour la première fois dans la Communauté. Ce terme exclut explicitement les véhicules qui

⁸ Directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (JO L 225 du 10.8.1992, p. 72). Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 1994.

sont immatriculés une deuxième fois dans un deuxième État membre ou qui ont été immatriculés précédemment en dehors de la Communauté;

3. "certificat de conformité": le certificat visé à l'article 6 de la directive 70/156/CEE;
4. "émissions spécifiques de CO₂": les émissions de CO₂ d'un véhicule particulier déterminé, mesurées conformément à la directive 80/1268/CEE et fixées à l'annexe VIII de la directive 70/156/CEE et qui figurent dans la documentation de réception;
5. "constructeur": la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'unité technique séparée qui font l'objet de la procédure de réception;
6. "marque": le nom commercial du constructeur qui apparaît sur le certificat de conformité et sur la documentation de réception;
7. "puissance maximale nette d'un véhicule particulier neuf": la puissance maximale du moteur mentionnée sur le certificat de conformité et la documentation de réception et mesurée conformément aux dispositions de la directive 80/1269/CEE du Conseil⁹;
8. "masse": la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et la documentation de réception et définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 70/156/CEE;
9. "cylindrée du moteur": la cylindrée du moteur indiquée sur le certificat de conformité et la documentation de réception;
10. "type de carburant": le carburant pour lequel le véhicule a été initialement réceptionné et qui est mentionné sur le certificat de conformité et la documentation de réception;
11. "fichier d'immatriculation": le fichier électronique comportant les informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule particulier spécifique;
12. "type", "variante" et "version": les véhicules distincts d'une marque donnée déclarés par le constructeur, tels que décrits à l'annexe II.B de la directive 70/156/CEE, et identifiés exclusivement par les caractères alphanumériques du type, de la variante et de la version;
13. "véhicule fonctionnant avec d'autres types d'énergie": tout véhicule à moteur de la catégorie M1, tel que défini à l'annexe II de la directive 70/156/CEE et qui ne relève pas du champ d'application de la directive 80/1268/CEE;
14. "documentation de réception": le dossier de réception contenant le dossier constructeur, la fiche de réception et les résultats d'essai, qui est diffusé parmi les

⁹ Directive 80/1269/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 concernant la rapprochement des législations des États membres relatives à la puissance des moteurs des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 46). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/21/CE (JO L 125 du 16.5.1997, p. 31).

autorités nationales compétentes en matière de réception, conformément à l'article 4, paragraphes 5 et 6, de la directive 70/156/CEE.

Article 3

1. Aux fins de l'établissement du programme visé à l'article 1^{er}, les États membres recueillent les informations décrites à l'annexe I pour chaque véhicule visé audit article et immatriculé sur leur territoire.
2. Les États membres peuvent extraire les informations requises visées au paragraphe 1 soit de la documentation de réception communautaire, soit du certificat de conformité.
3. Les États membres sont responsables de la validité et de la qualité des données qu'ils recueillent. Les États membres prennent en considération les sources d'erreurs possibles décrites à l'annexe II, prennent des mesures pour réduire au minimum le nombre d'erreurs et communiquent à la Commission une évaluation, au moyen d'analyses statistiques ou par d'autres moyens, de la proportion de données incorrectes ainsi que le rapport visé à l'article 4, paragraphe 4.
4. Les États membres prennent des mesures pour améliorer la qualité des données qu'ils recueillent et, à la demande de la Commission, en informent cette dernière. Sur la base de ces informations, la Commission peut, en concertation avec l'État membre concerné, proposer à cet État membre, pour examen, des mesures destinées à améliorer encore la qualité des données. Sur cette base, l'État membre informe la Commission des autres mesures qu'il prendra, le cas échéant, pour améliorer la qualité des données.

Article 4

1. Chaque année civile, les États membres déterminent, conformément aux méthodes décrites à l'annexe III, par constructeur et pour l'ensemble de tous les constructeurs:
 - (a) pour chaque type de carburant particulier:
 - (i) le nombre total de véhicules particuliers nouvellement immatriculés, comme indiqué à l'annexe III, point 1;
 - (ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers nouvellement immatriculés, comme indiqué à l'annexe III, point 2;
 - (b) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte d'émissions de CO₂ définie à l'annexe III, point 3:
 - (i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - (ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 3, deuxième alinéa;
 - (c) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de masse définie à l'annexe III, point 4:

- (i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - (ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 4, troisième alinéa;
 - (iii) la masse moyenne, comme indiqué à l'annexe III, point 4, deuxième alinéa¹⁰;
 - (d) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de puissance maximale nette définie à l'annexe III, point 5:
 - (i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - (ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 5, troisième alinéa;
 - (iii) la puissance maximale nette moyenne, comme indiqué à l'annexe III, point 5, deuxième alinéa;
 - (e) pour chaque type de carburant et pour chaque catégorie distincte de cylindrée du moteur définie à l'annexe III, point 6:
 - (i) le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;
 - (ii) la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, comme indiqué à l'annexe III, point 6, troisième alinéa;
 - (iii) la cylindrée moyenne du moteur, comme indiqué à l'annexe III, point 6, deuxième alinéa.
2. En outre, en ce qui concerne les véhicules fonctionnant avec d'autres types d'énergie, les États membres déterminent également le nombre de ces véhicules qui sont immatriculés sur leur territoire.
 3. En cas de modification du mode de mesure de la masse des véhicules immatriculés sur leur territoire, les États membres en informent la Commission.
 4. Les États membres communiquent chaque année à la Commission, et pour la première fois le 1^{er} juillet 2001 au plus tard, les informations visées aux paragraphes 1 et 2. Par la suite, les États membres transmettent, pour chaque année civile, les données relatives à la surveillance des émissions pour le 1^{er} avril de l'année suivante, sous la forme décrite à l'annexe IV.
 5. À la demande de la Commission, les États membres transmettent également l'ensemble des données collectées selon l'article 3.

¹⁰ Si la masse d'un véhicule particulier qui figure sur la documentation de réception ou le certificat de conformité est déterminée à la fois par un chiffre minimal et par un chiffre maximal, les États membres ne transmettent que le chiffre qui représente la masse maximale pour ledit véhicule particulier.

Article 5

Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des informations requises dans le cadre de la surveillance et en informent la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision.

Article 6

Les États membres rendent compte à la Commission, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision, de la manière dont ils entendent mettre en œuvre ses dispositions.

Article 7

La Commission rend compte au Conseil, le 31 décembre ~~2003~~ **2002** au plus tard, de la mise en œuvre du programme de surveillance établi par la présente décision.

Article 8

1. Pour chaque année civile, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport qui s'appuie sur les données relatives à la surveillance des émissions que les États membres lui ont communiquées.
2. **Pour les années cibles intermédiaires et les années cibles finales prévues dans les engagements mentionnés dans les recommandations de la Commission 1999/125/EC du 5 février 1999 et (...) les rapports indiqueront si les réductions découlent des mesures techniques adoptées par les constructeurs ou si elles sont dues à d'autres facteurs, tels que des changements de comportement des consommateurs.**

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Conseil
Le président [...]

ANNEXE I

Informations devant être recueillies et transmises par les États membres aux fins du programme de surveillance des émissions de CO₂ provenant des véhicules particuliers neufs

Dans le cadre de la mise en œuvre du programme communautaire de surveillance des émissions spécifiques de CO₂ provenant des véhicules particuliers neufs, les États membres recueillent une quantité minimale d'informations sur chaque véhicule particulier neuf immatriculé pour la première fois dans la Communauté. Seuls les carburants et les systèmes de propulsion visés dans la législation communautaire relative à la réception des véhicules doivent être pris en compte.

Les États membres recueillent et conservent les données suivantes lors de la première immatriculation d'un véhicule particulier neuf dans la Communauté:

- émissions spécifiques de CO₂ [en grammes par kilomètre (g/km)],
- type de carburant (par exemple, essence, diesel),
- constructeur,
- masse [en kilogrammes (kg)],
- puissance maximale nette [en kilowatts (kW)],
- cylindrée du moteur [en centimètres cubes (cm³)].
- **longueur x largeur (soit dimension de la caisse du véhicule)**

ANNEXE II

Qualité et précision des données

1. Introduction

Les constructeurs peuvent distinguer, à l'intérieur d'un même type de véhicule particulier, des variantes, qui peuvent elles-mêmes être divisées en versions. Quel que soit le véhicule, les informations les plus précises concernant les émissions de CO₂ sont celles données pour la version spécifique à laquelle appartient le véhicule. Il convient donc, aux fins du programme de surveillance, que les États membres ne recueillent que les informations "propres à chaque version".

2. Utilisation de la documentation de réception comme source des données requises pour la surveillance des émissions

- (a) Les informations qui seront utilisées pour la surveillance des émissions de CO₂ (ou qui seront versées dans des bases de données électroniques en vue d'une utilisation ultérieure dans le cadre d'un programme de surveillance des émissions de CO₂) doivent être extraites du "dossier de réception" officiel qui accompagne la notification de réception diffusée par les autorités compétentes dans chaque État membre, conformément à la directive 70/156/CEE.
- (b) Le dossier de réception diffusé par les autorités nationales compétentes en la matière peut contenir des données spécifiques à plusieurs versions différentes. Il est donc important de déterminer avec précision quelles sont, dans le dossier de réception, les informations pertinentes concernant un véhicule particulier neuf entrant dans le champ d'application de la présente décision. Les informations correspondant à une version spécifique sont alors sélectionnées sur la base des numéros de "type", de "variante" et de "version" du véhicule, tels qu'ils apparaissent sur le certificat de conformité. Les données relatives à une version spécifique d'un type déterminé de véhicule figurent obligatoirement sur le certificat de conformité.

3. Sources d'erreurs possibles

- (a) Extraction des données propres à une version de la documentation de réception

Il existe deux importantes sources possibles d'erreur liées à l'utilisation de la documentation de réception pour l'obtention d'informations aux fins de la présente décision. Des erreurs peuvent se produire, d'une part, lors de la conversion en format électronique des données figurant dans le format papier du dossier du constructeur, en vue de la création d'une base rassemblant les données de réception. Le facteur humain est très souvent à l'origine de ces erreurs. Des erreurs peuvent être faites, d'autre part, lors de l'extraction d'éléments d'information des bases de données électroniques de réception. Les données correspondant à la bonne version devraient y être repérées à l'aide d'une combinaison unique des numéros de type, de variante et de version figurant sur le certificat de conformité.

- (b) Copie des données du certificat de conformité dans un fichier électronique d'immatriculation

Lorsque, lors de l'immatriculation d'un véhicule particulier neuf, des données sont extraites du certificat de conformité (format papier) et enregistrées dans un fichier électronique d'immatriculation, il peut se produire des erreurs d'encodage. Cette erreur est souvent d'origine humaine.

- (c) Transfert automatique des données du constructeur aux autorités responsables de l'immatriculation

Dans certains États membres, il est demandé aux constructeurs de transmettre par voie électronique aux autorités compétentes pour l'immatriculation des véhicules les informations figurant sur le certificat de conformité (ou de les transférer directement dans le fichier d'immatriculation). Il existe alors un risque de transfert de données incorrectes; c'est la raison pour laquelle les systèmes devraient être validés.

ANNEXE III

Méthodes pour déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs

La présente annexe décrit les données de surveillance qui seront communiquées à la Commission. Elles sont obtenues à partir des données brutes recueillies lors de la première immatriculation des véhicules particuliers neufs (voir la liste de l'annexe I), selon les méthodes de calcul décrites ci-dessous. La forme précise sous laquelle ces informations doivent être communiquées à la Commission est présentée à l'annexe IV.

Seuls les carburants et les systèmes de propulsion visés dans la législation communautaire relative à la réception des véhicules doivent être pris en considération à l'heure actuelle. Seules les informations concernant les véhicules particuliers neufs qui n'ont jamais été immatriculés auparavant dans la Communauté doivent être utilisées dans le cadre de ce programme de surveillance. Les véhicules particuliers qui ont déjà été immatriculés dans ou hors de l'Union européenne sont explicitement exclus du champ d'application de la présente décision.

1. Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés, calculé en fonction du type de carburant utilisé (N_f)

Pour chaque type de carburant (essence et diesel), les États membres déterminent le nombre total de véhicules particuliers neufs immatriculés pour la première fois sur leur territoire. Pour chaque type de carburant, f , le nombre de véhicules particuliers neufs immatriculés pour la première fois est noté N_f .

2. Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ produites par les véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé ($S_{f,ave}$)

La moyenne des émissions spécifiques de CO₂ pour l'ensemble des véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé (notée $S_{f,ave}$) est calculée à partir de la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule nouvellement immatriculé consommant un type de carburant déterminé, S_f , divisé par le nombre de véhicules nouvellement immatriculés et consommant le même type de carburant, N_f :

$$S_{f,ave} = (1/ N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Répartition des véhicules particuliers neufs en fonction des émissions de CO₂ produites

Le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé et entrant dans chacune de ces catégories doit être enregistré. Les catégories d'émissions de CO₂ (en g/km) sont les suivantes: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450.

Si $N_{f,c}$ représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie donnée d'émissions de CO₂ c , et consommant un type de carburant déterminé f , la moyenne des émissions de CO₂ de ces véhicules $C_{f,c,ave}$, est calculée à partir de la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule neuf ($C_{f,c}$) divisée par $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/ N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

4. Répartition par masse des véhicules particuliers neufs

Des catégories de masse ont été définies (en kg): < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750, 1751-2000, 2001-2250, 2251-2500, 2501-2800 et > 2800. Pour chacune de ces catégories, le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé, la masse moyenne de ces véhicules ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂ doivent être consignés.

Si $N_{f,m}$ représente le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de masse m , et utilisant un type de carburant f , la masse moyenne de ces véhicules $M_{f,m,ave}$, est obtenue en divisant la somme des masses de chaque véhicule, $M_{f,m}$, par $N_{f,m}$:

$$M_{f,m,ave} = (1/ N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Si $S_{f,m}$ représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de masse particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

$$S_{f,m,ave} = (1/ N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

5. Répartition par puissance maximale nette des véhicules particuliers nouvellement immatriculés

Des catégories de puissance maximale nette ont été définies (en kW): < 30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300 et > 300. Pour chacune de ces catégories, le nombre de véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé, la puissance maximale moyenne de ces véhicules ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂ doivent être enregistrés.

Si le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de puissance p et utilisant un type de carburant f est noté $N_{f,p}$, la puissance maximale nette moyenne de ces véhicules $P_{f,p,ave}$, est obtenue en divisant la somme des valeurs de puissance maximale nette de chaque véhicule neuf, $P_{f,p}$, par $N_{f,p}$.

$$P_{f,p,ave} = (1/ N_{f,p}) \cdot \sum P_{f,p}$$

Si $S_{f,p}$ représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de puissance maximale nette particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

$$P_{f,p,ave} = (1/ N_{f,p}) \cdot \sum P_{f,p}$$

6. Répartition par cylindrée des véhicules particuliers nouvellement immatriculés

Des catégories de cylindrée ont été définies (en cm³): < 700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-

2600, 2601-2800, 2801-3000, 3001-3500, 3501-4500, > 4500. Pour chacune de ces catégories, il convient de relever le nombre de véhicules consommant un type de carburant déterminé, la cylindrée moyenne de ces véhicules ainsi que la moyenne de leurs émissions spécifiques de CO₂.

Si le nombre de véhicules neufs appartenant à une catégorie de cylindrée c et consommant un type de carburant f est noté $N_{f,c}$, la cylindrée moyenne de ces véhicules, $C_{f,c,ave}$, est obtenue en divisant la somme des cylindrées de chaque véhicule $C_{f,c}$, par $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/ N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

Si $S_{f,c}$ représente les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule appartenant à une catégorie de cylindrée particulière et consommant un type de carburant déterminé, par analogie, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules sera:

$$S_{f,c,ave} = (1/ N_{f,c}) \cdot \sum S_{f,c}$$

ANNEXE IV

RÈGLEMENT DU CONSEIL

Présentation des données de surveillance

RÈGLEMENT DU CONSEIL

à transmettre à la Commission

La présente annexe décrit de façon générale la présentation sous laquelle les données de surveillance, calculées selon les méthodes indiquées à l'annexe III, doivent être communiquées par les États membres à la Commission.

1. Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules nouvellement immatriculés consommant un type de carburant déterminé

Pour chaque type de carburant, les États membres indiquent le nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés et la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de ces véhicules. Les données seront présentées sous la forme d'un tableau semblable à celui qui figure ci-dessous, dans lequel les valeurs correspondant aux émissions de CO₂ seront arrondies au nombre entier le plus proche.

Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;	Moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ (en g/km)],
Essence		
Gazole		
...		

2. Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules fabriqués par le même constructeur et consommant un type de carburant déterminé

Les données concernant l'ensemble des véhicules particuliers nouvellement immatriculés doivent être regroupées en fonction du constructeur, puis subdivisées par type de carburant (par exemple, essence ou gazole). Pour chaque sous-catégorie, les États membres indiquent la moyenne de toutes les émissions spécifiques de CO₂ et le nombre de véhicules particuliers à partir duquel cette moyenne a été calculée. Les informations requises doivent être communiquées sous forme de tableau, comme indiqué ci-dessous. Ici encore, les valeurs correspondant aux émissions de CO₂ seront arrondies au nombre entier le plus proche.

Constructeur,	Type de carburant	Nombre de véhicules particuliers nouvellement immatriculés;	Moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ (en g/km)],
...	Essence		
...	Gazole		
...	...		

3 Répartition des véhicules particuliers neufs en fonction des émissions de CO₂ produites

Pour chaque type de carburant différent, les États membres indiquent le nombre de véhicules particuliers neufs immatriculés dans chacune des catégories distinctes d'émissions de CO₂, par constructeur et pour le total de tous les constructeurs, en respectant la présentation ci-dessous.

Constructeur,													
type de carburant	Nombre de véhicules nouvellement immatriculés par catégorie d'émissions de CO ₂ (g/km)												
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
essence													
Moyenne des émissions de CO ₂													
gazole													
Moyenne des émissions de CO ₂													

Nombre total des constructeurs													
Type de carburant	Nombre de véhicules nouvellement immatriculés par catégorie d'émissions de CO ₂ (g/km)												
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Essence													
Moyenne des émissions de CO ₂													
Gazole													
Moyenne des émissions de CO ₂													

4. Répartition par masse, puissance et cylindrée des véhicules particuliers neufs

Pour chaque caractéristique du véhicule (masse, puissance et cylindrée), des catégories ont été définies et des données globales doivent être communiquées pour chacune d'entre elles. Les données requises pour chaque constructeur et pour le total des constructeurs sont les caractéristiques moyennes (masse, puissance, cylindrée) et la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers de chaque catégorie. Les valeurs correspondant à la masse, à la puissance, à la cylindrée, ainsi qu'aux émissions spécifiques de CO₂ doivent être arrondies au nombre entier le plus proche.

Constructeur,																
Type de carburant		Masse (en kg) des voitures particulières neuves														
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	>2800
Essence	Nombre de voitures															
	Masse moyenne															
	Moyenne des émissions de CO ₂															
Gazole	Nombre de voitures															
	masse moyenne															
	Moyenne des émissions de CO ₂															

		Nombre total des constructeurs														
Type de carburant		Masse (en kg) des voitures particulières neuves														
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	1751-2000	2001-2250	2251-2500	2501-2800	>2800
Essence	Nombre de voitures															
	Masse moyenne															
	Moyenne des émissions de CO ₂															
Gazole	Nombre de voitures															
	Masse moyenne															
	Moyenne des émissions de CO ₂															

Constructeur,																					
Type de carburant		Puissance maximale (en kW) du moteur des voitures particulières neuves																			
		< 30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201-250	251-300	>300
Essence	Nombre de voitures																				
	Puissance moyenne des moteurs																				
	Moyenne des émissions de CO ₂																				
Gazole	Nombre de voitures																				
	Puissance moyenne des moteurs																				
	Moyenne des émissions de CO ₂																				

		Nombre total des constructeurs																			
Type de carburant		Puissance maximale (en kW) du moteur des voitures particulières neuves																			
		< 30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	181-200	201- 250	251-300	>300
Essence	Nombre de voitures																				
	Puissance moyenne des moteurs																				
	Moyenne des émissions de CO ₂																				
Gazole	Nombre de voitures																				
	Puissance moyenne des moteurs																				
	Moyenne des émissions de CO ₂																				

Constructeur,																									
Type de carburant		Cylindrée (en cm³)																							
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500	
Essence	Nombre de voitures																								
	Cylindrée moyenne																								
	Moyenne des émissions de CO ₂																								
Gazole	Nombre de voitures																								
	Cylindrée moyenne																								
	Moyenne des émissions de CO ₂																								

		Nombre total des constructeurs																							
Type de carburant		Cylindrée (en cm³) (voitures particulières neuves)																							
		<700	700-800	801-900	901-1000	1001-1100	1101-1200	1201-1300	1301-1400	1401-1500	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1900	1901-2000	2001-2100	2101-2200	2201-2400	2401-2600	2601-2800	2801-3000	3001-3500	3501-4500	>4500	
Essence	Nombre de voitures																								
	Cylindrée moyenne																								
	Moyenne des émissions de CO ₂																								
Gazole	Nombre de voitures																								
	Cylindrée moyenne																								
	Moyenne des émissions de CO ₂																								