

Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves»

COM(2010) 657 final

(2011/C 218/11)

Rapporteur: **M. MANOLIU**

Le 10 novembre 2010, la Commission européenne a décidé, conformément à l'article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Communication de la Commission concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves»

COM(2010) 657 final.

La section spécialisée «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 5 avril 2011.

Lors de sa 471^e session plénière des 4 et 5 mai 2011 (séance du 4 mai 2011), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 148 voix pour et 4 abstentions.

1. Conclusions

1.1 Pour le CESE, la *mobilité durable* doit permettre aux personnes et aux biens de circuler dans toute l'Europe de la manière la plus efficace qui soit, en réduisant les émissions et en économisant du carburant. Cela suppose la disponibilité de l'information et l'accès aux modes de transport les plus appropriés, et aussi des investissements dans la technologie, l'infrastructure et les systèmes de gestion qui encouragent une *circulation libre et durable*.

1.2 Le CESE considère que la mobilité durable signifie *concevoir un cadre réglementaire qui permette à l'industrie automobile européenne de prospérer* et de continuer à innover et produire des technologies et des véhicules à faible taux d'émission pour un avenir durable.

1.3 Le CESE met l'accent sur le fait que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif applicable aux émissions moyennes des voitures neuves doit être conçu de manière à fixer des objectifs de réduction qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui respectent la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre ces constructeurs.

1.4 Le CESE se félicite de ce que la Commission européenne entende désormais «*améliorer la réglementation*» et «*viser à promouvoir une interaction cohérente entre différents domaines d'action, à assurer la prévisibilité et à protéger l'intérêt général (par exemple l'environnement et la sécurité), tout en s'efforçant de réduire la charge réglementaire qui pèse sur l'industrie.*»

1.5 Le Comité se félicite de la volonté manifestée de développer une approche globale et d'intégrer à la fois les différentes dimensions du *développement de l'industrie et de sa compétitivité et les différentes parties prenantes.*

1.6 Le CESE estime important que l'établissement des normes en matière d'émissions prenne en compte les incidences

sur les marchés, les consommateurs et la compétitivité des constructeurs, en stimulant l'innovation et en réduisant la consommation d'énergie. Il importe de garantir une sécurité de planification aux constructeurs automobiles.

2. Contexte

2.1 Le marché européen des voitures particulières neuves a baissé de 5,5 % en 2010. Selon les données fournies par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), 13 360 599 voitures neuves ont été immatriculées au cours de cette année. Les résultats de 2010 ont été marqués par la fin des programmes gouvernementaux de renouvellement des flottes automobiles dans de nombreux pays de l'UE. 1 009 638 véhicules ont été immatriculés en décembre, soit 3,2 % de moins qu'à la même période de l'année précédente.

2.2 En décembre (- 3,2 %), la demande de voitures neuves a baissé considérablement en Espagne (- 23,9 %), en Italie (- 21,7 %), et au Royaume-Uni (- 18 %). Le marché français est quant à lui resté stable (- 0,7 %), tandis que le marché allemand a connu une croissance de 6,9 %.

2.3 Le segment des voitures particulières comporte une gamme de modèles plus étendue que jamais. De nouveaux types de véhicules polyvalents tels que les familiales sportives, les véhicules multisegments (crossovers) inspirés des véhicules utilitaires sport (SUV) et des familiales font la concurrence aux berlines, aux coupés, aux décapotables, aux cinq portes et aux familiales pour avoir des parts de marché. Ces nouveaux styles de carrosserie se retrouvent dans tous les segments de véhicules, des voitures compactes aux véhicules de luxe.

2.4 C'est une bonne nouvelle pour les acheteurs qui ont un plus grand choix en termes de prix, de style et de fonction. Le comportement des consommateurs a un impact sur les émissions globales des voitures particulières. Il faudrait fournir aux consommateurs des informations leur indiquant si les voitures particulières neuves respectent les objectifs d'émission.

2.5 La mobilité durable consiste à garantir aux consommateurs une véritable possibilité de choix mais également à les encourager à acheter le véhicule qui répond le mieux à leurs besoins et à leur apprendre un mode de conduite écologique afin de réduire une pollution inutile et économiser de l'argent.

2.6 Au niveau de la construction des véhicules, cela signifie trouver des matériaux plus durables, améliorer la logistique dans la chaîne d'approvisionnement pour réduire les déchets et les émissions inutiles, et concevoir davantage de pièces recyclables en fin de vie.

2.7 Les politiques gouvernementales doivent également inclure des dispositifs de réduction du CO₂ qui soient plus rentables, des incitations fiscales conjointes, et le développement de carburants de substitution et d'énergies renouvelables ainsi que de leurs infrastructures respectives.

2.8 Il y a donc lieu d'élaborer une nouvelle méthodologie qui prenne dûment en compte les réductions d'émissions de CO₂ réalisées grâce aux véhicules à bicarburant et à carburant modulable pouvant fonctionner avec des carburants de substitution.

2.9 L'industrie devra investir encore davantage dans les technologies de réduction des émissions, notamment dans les technologies intelligentes de gestion du trafic, et poursuivre l'amélioration de l'efficacité des moteurs.

2.10 L'UE a établi une stratégie ambitieuse visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers et de nombreux résultats concrets ont déjà été obtenus. Le règlement (CE) n° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves⁽¹⁾ prévoit qu'un niveau moyen d'émissions de 130 g de CO₂/km pour le parc de voitures particulières neuves soit totalement respecté d'ici à 2015.

2.11 Les fabricants de voitures s'efforcent d'atteindre d'ici 2012 des objectifs sévères en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures neuves et des objectifs encore plus ambitieux d'ici 2020. L'industrie participera activement au débat sur les transports durables.

2.12 Au cours des vingt dernières années, les émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules commerciaux ont fortement chuté (environ 20 % depuis 1995). La Commission européenne a reconnu ce progrès et le fait que l'investissement dans la technologie des véhicules a été son principal moteur; pour permettre de nouvelles réductions majeures, le CESE estime que la société doit aller au-delà de la technologie des véhicules.

2.13 Selon le CESE, il s'agit de l'approche intégrée, qui garantit la compétitivité et la croissance durable de l'industrie automobile afin de maintenir la construction automobile en Europe et de fournir un cadre efficace pour le développement et la mise sur le marché de véhicules propres et économes en énergie.

2.14 Les États membres devraient surveiller le nombre de véhicules immatriculés afin d'évaluer l'impact sur le processus de suivi et le respect de l'objectif d'émissions moyennes de CO₂

de l'UE au sein du nouveau parc de voitures particulières, conformément à l'avis du Comité sur le changement climatique.

2.15 Le CESE estime que des objectifs européens pour les voitures neuves sont nécessaires pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres.

2.16 Des objectifs communs offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national.

3. Données: transmission, sources, gestion et contrôle

3.1 En vertu de l'article 8 du règlement (CE) n° 443/2009, les États membres doivent, chaque année, recueillir et transmettre à la Commission certaines données relatives aux voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire au cours de l'année qui a précédé⁽²⁾.

3.2 Ces données serviront à 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; *il est nécessaire d'harmoniser les règles relatives à la collecte et à la communication de ces données.*

3.3 Pour pouvoir évaluer pleinement si chaque constructeur respecte son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ et acquérir l'expérience nécessaire par rapport à l'application du règlement, la Commission a besoin de données détaillées. Les États membres devraient s'assurer que de telles données sont enregistrées et transmises à la Commission.

3.4 Quelle que soit la source de données utilisée par chaque État membre pour établir les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées, ces données doivent se baser sur les informations du certificat de conformité des voitures particulières concernées.

3.5 Les principales sources que les États membres doivent utiliser pour obtenir ces données sont les *certificats de conformité* ou les documents de réception par type. Le certificat d'immatriculation 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.

3.6 Il est important que les données d'immatriculation des voitures particulières neuves soient exactes et qu'elles puissent être traitées de manière efficace aux fins d'établir l'objectif d'émissions spécifiques. Les États membres devraient enregistrer et notifier toute information concernant les véhicules qui viennent d'être immatriculés et qui sont conçus pour utiliser des carburants de substitution, y compris le nombre de points d'approvisionnement sur leur territoire.

⁽¹⁾ JO L 140 du 05.06.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1014/2010 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, JO L 293 du 11.11.2010, p. 15.

3.7 Les États membres doivent garantir la gestion, la collecte, le contrôle, la vérification et la transmission des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées.

3.8 Les données doivent être surveillées et enregistrées par constructeur. Il importe dès lors que celui-ci soit clairement identifié et différencié de son nom commercial.

Bruxelles, le 4 mai 2011.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON
