



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 2 juin 2017
(OR. pt)

9939/17

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0111 (COD)**

**CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974**

PROPOSITION

| | |
|--------------------|--|
| Origine: | Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur |
| Date de réception: | 1 ^{er} juin 2017 |
| Destinataire: | Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne |
| N° doc. Cion: | COM(2017) 279 final |
| Objet: | Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO ₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs |

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 279 final.

p.j.: COM(2017) 279 final



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DE LA PROPOSITION

L'actuelle Commission s'est donné pour objectifs politiques primordiaux la création d'emploi, la croissance et l'investissement, et elle ambitionne de réussir, dans ce contexte, la transition vers une énergie propre pour tous les Européens. Cette ambition s'appuie sur un plan d'investissement visant à réindustrialiser l'Europe sur la base de modèles d'entreprise innovants et de techniques de pointe. Le but, à moyen et à long termes, est de parvenir à une économie circulaire à faible intensité de carbone.

Dans le domaine des transports, en particulier en ce qui concerne les camions, les autobus et les autocars, c'est-à-dire les véhicules utilitaires lourds, la Commission souhaite garantir l'accès des citoyens et des entreprises européens à une mobilité équitable, durable et compétitive.

Les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union ne sont pour l'heure soumises à aucune certification ni à aucune exigence de surveillance ou de communication d'informations. Ce déficit de connaissances est à l'origine des trois problèmes décrits ci-après pour cette catégorie de véhicules.

- (1) ***Occasions manquées d'élaborer des politiques permettant de réduire les frais de carburant des opérateurs de transport:*** les frais de carburant peuvent représenter plus d'un quart des coûts d'exploitation des opérateurs de transport de marchandises¹, qui avancent parfois le rendement énergétique comme leur premier critère d'achat. Bien que le rendement énergétique des véhicules utilitaires lourds se soit amélioré au cours des dernières décennies, de nombreuses entreprises de transport parmi les plus de 500 000 que compte le secteur, en grande partie des PME, ne disposent toujours pas d'informations normalisées qui leur permettraient d'évaluer les techniques d'amélioration du rendement énergétique, de comparer différents camions de manière à prendre des décisions d'achat éclairées et de réduire leurs frais de carburant. Avec le temps, ces occasions manquées de faire des économies de carburant se sont traduites par une dépendance accrue de l'Union à l'égard des importations de combustibles fossiles; l'occasion a donc aussi été manquée de réduire les importations de carburant.
- (2) ***Stimuler la concurrence entre les constructeurs de véhicules:*** selon les chiffres avancés par l'industrie, en 2015, les exportations de camions ont généré un excédent de la balance commerciale de 5,1 milliards d'EUR. Le secteur européen de la construction de véhicules utilitaires lourds fait partie d'une industrie automobile qui génère 12,1 millions d'emplois directs et indirects en Europe (soit 5,6 % de l'emploi total dans l'Union)². Les constructeurs européens de véhicules utilitaires lourds sont soumis à une pression concurrentielle croissante sur le plan mondial. De grands marchés, comme les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine, ont adopté ces dernières années des mesures de certification et d'efficacité énergétique sous la

¹ Les études d'évaluation des coûts de carburant sont illustrées à la **section 5.6** et à l'**annexe 8** de l'analyse d'impact accompagnant la proposition de règlement, **SWD(2017)XXX**.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

forme de normes en matière de consommation de carburant ou d'émission, en vue de stimuler l'innovation et d'accélérer l'amélioration du rendement énergétique des véhicules. Le marché des bus de ville fait face à une concurrence croissante dans le domaine des véhicules électriques, notamment de la part des constructeurs chinois. Le secteur devra rester à la pointe de l'évolution technique s'il entend maintenir sa position actuelle sur ces marchés.

- (3) ***Un obstacle à la mise en place de politiques visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des véhicules utilitaires lourds:*** le secteur européen des véhicules utilitaires lourds constitue une source majeure d'émissions de GES. En 2014, les émissions de GES dues aux véhicules utilitaires lourds représentaient 5 % du total des émissions de l'Union, soit un cinquième de l'ensemble des émissions dues au transport et un quart environ des émissions dues au transport routier³. Entre 1990 et 2014, les émissions globales de GES liées au transport routier⁴ ont augmenté de 20 % et les émissions dues aux seuls véhicules utilitaires lourds de 14 %⁵. Si rien n'est fait, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules utilitaires lourds augmenteront de 10 % entre 2010 et 2030⁶. En outre, l'Union s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction des GES d'ici à 2030, à la réalisation desquels le secteur des transports doit contribuer. L'Union a pour objectif une réduction globale de ses émissions d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Pour un meilleur rapport coût-efficacité, cet objectif a été scindé en deux, soit, d'ici à 2030, une réduction par rapport aux niveaux d'émission de 2005 respectivement de 43 % pour les émissions relevant du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union, et de 30 % pour les émissions qui ne relèvent pas de ce système et dont font partie les émissions liées aux transports. Les émissions des transports dans les États membres représentent en outre de 21 % à 69 % des émissions totales nationales dans les secteurs hors SEQE qui relèvent du règlement sur la répartition de l'effort. Bien qu'il n'ait pas été fixé d'objectifs sectoriels pour 2030, le secteur des transports devra participer à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions hors SEQE dans le cadre dudit règlement, au même titre que les secteurs du bâtiment, de l'agriculture et des déchets.

Au vu de ce qui précède, la Commission a décidé de prendre des mesures pour combler le déficit de connaissances constaté.

Elle a commencé par mettre au point un logiciel de simulation – l'outil de calcul de la consommation énergétique des véhicules (VECTO) – permettant de calculer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs d'une manière comparable et efficace sur le plan des coûts.

Ensuite, elle a proposé un nouveau règlement sur la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (le «règlement sur la certification»), qui s'inscrit dans le cadre de la législation existante sur la réception par type⁷. En application du règlement de la Commission sur la certification, une simulation des

³ Données des inventaires des gaz à effet de serre pour 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Ces chiffres comprennent l'aviation internationale mais excluent le transport maritime international.

⁵ Données des inventaires des gaz à effet de serre pour 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Scénario de référence 2016 de l'UE relatif aux tendances à l'horizon 2050 en matière d'énergie, de transports et d'émissions de gaz à effet de serre.

⁷ Directive 2007/46/CE, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

émissions de CO₂ et de la consommation de carburant devra être réalisée au moyen de VECTO pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf relevant dudit règlement mis sur le marché. Les constructeurs de véhicules devront procéder eux-mêmes à cette simulation à partir des données certifiées relatives aux composants du véhicule et d'un processus certifié d'obtention, de gestion et d'application de ces données.

La certification permettra de combler en partie le déficit de connaissances relevé. Les informations relatives aux performances d'un véhicule donné seront uniquement consultables par l'acheteur particulier du véhicule et les autorités nationales auprès desquelles celui-ci est immatriculé.

Enfin, la Commission vient de soumettre une proposition relative à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs soumis à la procédure de certification, de manière à combler le déficit de connaissances et à garantir la totale transparence du marché. En vertu de cette troisième initiative, toutes les données utiles calculées par les constructeurs en accord avec la méthode de certification seraient soumises à surveillance, à communication et à publication au niveau de l'Union. Toutes les parties prenantes pourraient ainsi disposer de ces données.

Cela permettrait aux opérateurs de transport d'accéder à des informations sur les performances de camions de différentes marques présentant des caractéristiques analogues, et de prendre ainsi des décisions d'achat plus éclairées.

Les constructeurs automobiles seraient à même de comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques, d'où une plus grande stimulation de l'innovation.

Les pouvoirs publics pourraient s'appuyer sur des données complètes pour élaborer et faire appliquer des politiques permettant de favoriser les camions plus économes en carburant, par exemple au moyen de la fiscalité ou de systèmes de péage. Cela ne serait pas possible autrement, puisque les États membres n'auraient accès qu'aux données VECTO des véhicules immatriculés sur leur territoire. Enfin, ce système faciliterait l'analyse des données, notamment l'évaluation du taux de pénétration de certaines techniques.

Il s'agit également d'une étape obligée pour la mise en œuvre et le contrôle de l'application des futures normes en matière d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Un système de surveillance et de communication des données sera particulièrement nécessaire pour évaluer la conformité à ces futures normes, comme c'est aujourd'hui le cas pour les voitures et les camionnettes.

- **COHERENCE AVEC LES DISPOSITIONS EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE D'ACTION**

La présente proposition donne suite à la communication de 2014 sur la stratégie de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Cette stratégie avait en effet annoncé une mesure d'application établissant la procédure de certification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union, calculées au moyen de l'outil de simulation VECTO, ainsi qu'une proposition législative relative à la surveillance et à la communication des données relatives à ces émissions.

La présente proposition donne également suite à la stratégie européenne de 2016 pour une mobilité à faible taux d'émissions, dont les objectifs comprennent la réduction des émissions

de GES dans les transports routiers d'au moins 60 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 ainsi qu'une réduction drastique des émissions de polluants atmosphériques. Cette stratégie prévoit aussi que la Commission accélérera les travaux d'analyse sur les solutions de conception en rapport avec les normes d'émission de CO₂, dans l'optique d'élaborer une proposition législative au cours du présent mandat.

Enfin, la présente proposition facilitera la mise au point d'une méthode permettant de moduler le coût d'utilisation des infrastructures en fonction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs, à l'appui de la mise en œuvre de la directive «Eurovignette» révisée.

- **COHERENCE AVEC LES AUTRES POLITIQUES DE L'UNION**

La présente proposition est conforme à l'engagement pris par l'Union dans son cadre d'action pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030 de réduire d'au moins 40 % ses émissions d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. C'est dans le contexte de la mise en œuvre de cet engagement que la Commission a présenté, en juillet 2016, sa proposition de règlement relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 (règlement sur la répartition de l'effort) pour les secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission (c'est-à-dire les transports, les bâtiments, l'agriculture et les déchets).

La présente proposition cadre également avec la proposition de la Commission de 2016 visant à réviser la directive relative à l'efficacité énergétique, en fixant un objectif général contraignant au niveau de l'Union de 30 % d'amélioration de l'efficacité énergétique d'ici à 2030 par rapport à un scénario de statu quo.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **BASE JURIDIQUE**

Les articles 191 à 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne établissent et précisent les compétences de l'Union dans le domaine de la lutte contre le changement climatique. La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du TFUE.

- **SUBSIDIARITE**

Une action de l'Union est justifiée au vu des effets transfrontières du changement climatique et de la nécessité de préserver le marché unique dans les secteurs du carburant, des véhicules et des services de transport.

En outre, les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans un État membre sont souvent produits par un constructeur dans un autre État membre. Une surveillance au niveau national plutôt qu'à celui de l'Union exigerait donc une coopération étroite entre les États membres; l'homogénéité des données de surveillance ne serait pas garantie, en raison des différences de législation et de pratiques nationales. La comparabilité et l'exhaustivité des données seraient difficiles à obtenir, ce qui entraînerait une fragmentation du marché de l'Union et nuirait à la transparence de celui-ci.

En particulier, l'absence d'une base de données commune contenant l'ensemble des données de surveillance des États membres rendrait difficile l'utilisation de ces données par les acquéreurs de véhicules et par les décideurs politiques au niveau de l'Union.

Un régime de surveillance commun au niveau européen apparaît comme la solution la plus directe et la plus simple. Cette même approche est déjà appliquée aux voitures et aux camionnettes grâce aux mesures prises au niveau de l'Union.

- **PROPORTIONNALITE**

La proposition satisfait aux critères de proportionnalité, dans la mesure où elle est à la fois nécessaire et présente des avantages économiques potentiels — à l'échelle de l'Union, et où les efforts nécessaires sont minimes et les coûts quasi négligeables par rapport aux bénéfices potentiels, pour toutes les parties prenantes, liés à la transparence du marché et à la disponibilité de données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.

- **CHOIX DE L'INSTRUMENT**

Afin de garantir l'application uniforme des règles proposées dans l'ensemble de l'Union et d'obtenir un ensemble de données homogène et comparable créant des conditions de concurrence équitables pour les constructeurs de véhicules utilitaires lourds et les utilisateurs de ces véhicules, il convient d'avoir recours à un règlement, directement applicable et contraignant pour les États membres.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **ÉVALUATIONS EX POST/BILANS DE QUALITE DE LA LEGISLATION EXISTANTE**

Aucune évaluation n'a été réalisée étant donné que ces aspects n'étaient auparavant pas réglementés.

- **CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES**

La Commission a organisé une réunion des parties prenantes en vue de recueillir leur avis sur l'analyse d'impact initiale et de leur présenter l'évaluation des coûts administratifs réalisée par le consultant externe. Les parties prenantes ont formulé des observations constructives et l'évaluation des coûts n'a pas été contestée.

La Commission a également organisé une consultation publique en ligne sur l'élaboration de la législation relative à la surveillance et à la communication des données relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds⁸. En tout, 121 réponses émanant d'un large éventail de parties prenantes ont été reçues, exprimant leur avis sur l'utilité d'une action, les objectifs, les options envisagées et les effets escomptés.

⁸ Les résultats de la consultation publique peuvent être consultés à l'adresse http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

L'avis des parties prenantes a été pris en considération dans l'analyse d'impact; l'option retenue est aussi celle qu'ont privilégiée la plupart des répondants. Une synthèse de la consultation des parties intéressées figure à l'annexe 2 de l'analyse d'impact de la présente proposition.

- **OBTENTION ET UTILISATION D'EXPERTISE**

L'évaluation des coûts correspondant à chacune des solutions envisagées pour la surveillance et la communication des données a été réalisée par un contractant externe (voir l'annexe 10 de l'analyse d'impact). L'étude repose en grande partie sur des entretiens menés avec des autorités nationales chargées des immatriculations et des constructeurs de véhicules utilitaires lourds, en vue de recueillir leur avis sur les différentes options de surveillance possibles et d'obtenir des informations ciblées sur les coûts qu'occasionneraient ces options pour leurs organisations, compte tenu des procédures en vigueur et des adaptations nécessaires.

Enfin, pour ce qui est de l'évaluation des autres incidences, l'analyse d'impact s'appuie sur une précédente analyse accompagnant la stratégie 2014 pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds.

- **ANALYSE D'IMPACT**

L'analyse d'impact⁹ accompagnant la présente proposition a été préparée et élaborée en accord avec les orientations pour l'amélioration de la réglementation et a reçu un avis favorable du comité d'examen de la réglementation. Les améliorations recommandées par le comité ont été intégrées dans la version finale. Ce document complète l'évaluation menée dans le cadre de l'analyse d'impact de 2014 réalisée à l'appui de la stratégie relative aux véhicules utilitaires lourds.

Dans ce contexte, plusieurs options ont été examinées en ce qui concerne la surveillance et la communication de données relatives aux émissions de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union et soumis à la procédure de certification dans le cadre de la réception par type. Les données à surveiller et à communiquer consistent en quelque 80 paramètres utiles pour déterminer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de chaque véhicule.

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) est l'organisme le plus indiqué au niveau européen pour agir au nom de la Commission pour rassembler des données, créer une nouvelle base de données, analyser les données de surveillance se rapportant aux véhicules utilitaires lourds et procéder à des bilans de qualité sur ces données. L'AEE assure déjà cette mission pour les données de surveillance communiquées pour les véhicules utilitaires légers (voir l'annexe 8 de l'analyse d'impact).

L'analyse d'impact a envisagé trois options législatives en ce qui concerne les modalités de communication des données de surveillance à la Commission par l'intermédiaire de l'AEE: 1) communication par les autorités nationales; 2) communication par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds; et 3) communication mixte par les autorités nationales et les constructeurs.

⁹ SWD(2017)XXX

Dans l'option n° 1, les autorités nationales communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de l'AEE, les données de surveillance en même temps que les données pertinentes relatives à l'immatriculation des véhicules concernés. Dans cette option, la numérisation complète des procédures de surveillance et de communication des données risque de ne pas être facile à réaliser, étant donné que la plupart des autorités nationales chargées des immatriculations utilisent encore des dossiers papier pour l'immatriculation des véhicules utilitaires lourds. Leur adaptation à des flux de données de surveillance entièrement numérisés pourrait donc se révéler à la fois problématique et coûteuse.

Dans l'option n° 2, c'est aux constructeurs de véhicules utilitaires lourds que reviendrait la responsabilité de communiquer à la Commission, par l'intermédiaire de l'AEE, les données de surveillance relatives à chaque véhicule neuf. Dans ce cas, les données de surveillance seraient basées sur les données de vente détenues par les constructeurs automobiles, et aucune information relative aux immatriculations ne serait communiquée. Par conséquent, il ne serait pas possible de rattacher à un État membre particulier les données communiquées concernant les émissions. Les États membres seraient de ce fait moins à même d'élaborer des mesures nationales efficaces pour favoriser la commercialisation de véhicules utilitaires lourds plus économes en carburant.

L'option n° 3 est une option intermédiaire. Les autorités nationales désignées – dont la plupart devraient être les autorités nationales chargées des immatriculations – communiqueraient chaque année à la Commission, par l'intermédiaire de l'AEE, les données relatives aux véhicules neufs immatriculés, et en particulier leur numéro d'identification (VIN). Les constructeurs automobiles soumettraient à la Commission, par l'intermédiaire de l'AEE, les données de surveillance correspondant à ces véhicules. L'AEE s'appuierait ensuite sur les numéros VIN pour combiner les deux ensembles de données, de manière à obtenir les données de surveillance au niveau de chaque État membre. Dans cette option, la numérisation complète des flux de données est garantie puisque les constructeurs sont chargés de communiquer les données de surveillance, lesquelles se trouvent déjà au format numérique pour les besoins de la certification.

L'option n° 3 est l'option privilégiée. Il s'agit de la solution la plus efficace, notamment parce qu'elle garantit la numérisation du flux d'informations et permet une couverture des données aussi bien au niveau national qu'à celui de l'Union, et son coût administratif est modéré.

L'option retenue devrait susciter une concurrence pour la production de véhicules performants qui consomment peu, et stimuler ainsi l'innovation. Les effets d'un transport routier plus économe en énergie devraient se faire sentir, du moins en partie, dans la plupart des secteurs économiques de l'Union: la réduction des frais de carburant des entreprises devrait entraîner une baisse du coût des transports, d'où une diminution des coûts des autres secteurs et, à terme, des bénéfices pour les consommateurs de l'Union.

Les effets à moyen et à long termes sur la compétitivité et au niveau international pour les constructeurs de véhicules utilitaires lourds devraient également être positifs, dans la mesure où d'autres grands marchés mondiaux (comme les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine) ont déjà adopté des réglementations imposant un meilleur rendement énergétique de cette catégorie de véhicules.

Des retombées positives sur l'emploi sont attendues à moyen et à long termes. L'amélioration progressive de l'efficacité des véhicules achetés devrait se traduire par une quantité moindre de CO₂ émis. En revanche, des réductions positives mais minimes sont attendues en ce qui

concerne les autres émissions. Les seuls coûts économiques sont les coûts administratifs. Ils devraient être négligeables, de l'ordre de 1 EUR par véhicule.

- **REGLEMENTATION AFFUTEE ET SIMPLIFICATION**

Les PME et les micro-entreprises ne sont soumises à aucune obligation de communication directe des données. Les opérateurs de transport, essentiellement des PME, devraient bénéficier d'une transparence accrue du marché. Cela leur permettra de faire des décisions d'achat plus éclairées en faveur des véhicules consommant le moins et, grâce aux économies de carburant ainsi réalisées, de réduire leurs coûts d'exploitation et d'accroître leur compétitivité.

Le règlement proposé instaurera un régime de communication électronique des données, qui devrait limiter la charge administrative imposée aux constructeurs de véhicules utilitaires lourds, aux autorités nationales et à la Commission/l'AEE.

- **DROITS FONDAMENTAUX**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire de la mise en œuvre du règlement proposé est très limitée (voir les détails dans la fiche financière législative en annexe). Bien que restant dans les limites du plafond global du programme financier pluriannuel 2014-2020 pour la rubrique 2, le règlement proposé nécessiterait une légère reprogrammation des crédits de l'AEE pour les années 2019 et 2020.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **PLANS DE MISE EN ŒUVRE ET MODALITES DE SUIVI, D'ÉVALUATION ET D'INFORMATION**

Chaque année, la Commission établira un rapport sur la base des informations fournies par les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds. Ces rapports annuels de la Commission garantiront un suivi étroit de la mise en œuvre du règlement.

- **EXPLICATION DÉTAILLÉE DES DIFFÉRENTES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION**

Article 1^{er} – Objet

Cet article décrit les principales mesures que prévoit le règlement, à savoir la surveillance et la communication de données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds (camions, autobus et autocars).

Article 2 – Champ d'application

Cet article définit le champ d'application du règlement et précise les catégories de véhicules pour lesquelles les données d'immatriculation, les données techniques et, le cas échéant, les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant devraient être surveillées et communiquées.

Article 3 – Définitions

Le règlement est étroitement lié à la législation concernant la réception par type et utilise la même terminologie. Il est donc précisé qu'afin de garantir la cohérence interne entre les différents instruments juridiques, la terminologie employée dans le présent règlement doit s'entendre de la même manière que dans la législation concernant la réception par type.

Article 4 — Surveillance et communication incombant aux États membres

Cet article énonce les obligations essentielles imposées aux États membres en ce qui concerne les échéances de surveillance et de communication des données, la désignation des autorités compétentes et les données à surveiller. Celles-ci concernent notamment les véhicules utilitaires lourds neufs et leurs remorques immatriculés pour la première fois dans l'Union, ou immatriculés dans un pays tiers moins de trois mois avant leur immatriculation dans l'Union.

Pour ce qui est des autorités compétentes, il est précisé que les autorités chargées de la surveillance pour les véhicules utilitaires lourds devraient être les mêmes que celles qui assurent déjà la surveillance et la communication des données relatives aux véhicules utilitaires légers.

Les annexes I et II complètent cette disposition en précisant les paramètres des données qui doivent faire l'objet d'une surveillance ainsi que les étapes administratives de la procédure de surveillance et de communication des données.

Article 5 — Surveillance et communication incombant aux constructeurs

Cet article énonce les obligations essentielles imposées aux constructeurs en ce qui concerne les échéances de surveillance et de communication des données, la désignation de points de contact et les données soumises à surveillance.

Les annexes I et II complètent cette disposition en précisant les paramètres des données qui doivent faire l'objet d'une surveillance ainsi que les étapes administratives de la procédure de surveillance et de communication des données.

Article 6 — Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds

Les données communiquées à la Commission sont conservées dans un registre accessible au public. Ce registre sera tenu pour le compte de la Commission par l'AEE, qui s'appuiera sur l'expérience qu'elle a acquise en tenant le registre des données relatives aux véhicules utilitaires légers.

La plupart des données enregistrées devraient être accessibles au public, mais certaines données ne pourront être divulguées pour des raisons de confidentialité (numéros d'identification des véhicules) ou de concurrence (noms des fabricants de composants).

Article 7 – Qualité des données

Des données de haute qualité sont essentielles pour atteindre les objectifs du présent règlement. Il est donc important de préciser que les entités chargées de la communication des données sont responsables de la qualité et de l'exactitude des données soumises. En outre, la Commission se réserve la possibilité d'effectuer ses propres vérifications de la qualité des données et de corriger ces dernières en cas d'erreur.

Article 8 – Rapport

Les données communiquées à la Commission par l'intermédiaire de l'AEE devraient servir à la réalisation d'une analyse annuelle des tendances et de l'évolution des émissions de CO₂ du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union, ainsi que des performances des différents constructeurs de véhicules utilitaires lourds. Cette analyse annuelle sera effectuée par la Commission avec l'aide de l'AEE et constituera une contribution essentielle au rapport d'avancement annuel plus général exigé par le règlement proposé sur la gouvernance de l'union de l'énergie, dans le contexte de l'état de l'union de l'énergie. Elle représentera également une base de travail importante pour l'élaboration d'éventuelles mesures ultérieures. L'analyse offrira une transparence accrue quant aux configurations technologiques et aux performances tant du parc automobile global de l'Union que de chaque véhicule sur le plan des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant.

Articles 9 et 10 – Mesures d'exécution et délégation de pouvoirs

Ces articles fournissent les bases juridiques autorisant la Commission, respectivement, à adopter des mesures d'exécution et à modifier, par voie d'actes délégués, des éléments non-essentiels des annexes I et II. Les mesures d'exécution compléteront l'article 7 en autorisant la Commission à définir les dispositions et procédures détaillées nécessaires aux fins de la vérification et de la correction des données déclarées. Les pouvoirs délégués conférés à la Commission comprennent l'adaptation et la mise à jour des paramètres de données à surveiller ainsi que les différentes étapes de la procédure de surveillance établies aux annexes I et II.

Articles 11 et 12 – Procédure de comité et exercice de la délégation

Ces articles reprennent les dispositions types concernant la procédure de comité à appliquer pour l'adoption d'actes d'exécution et pour l'exercice de la délégation de pouvoirs visée à l'article 9, paragraphes 2 et 3.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Un objectif contraignant de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2030 a été approuvé une première fois par le Conseil européen dans ses conclusions des 23 et 24 octobre 2014 sur le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, puis confirmé lors de sa réunion de mars 2016.
- (2) Dans ses conclusions d'octobre 2014, le Conseil européen a déclaré que cet objectif devait être atteint collectivement par l'Union de la manière la plus efficace possible au regard des coûts, les réductions à opérer d'ici à 2030 dans les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) et dans les secteurs qui n'en relèvent pas s'élevant respectivement à 43 % et 30 % par rapport à 2005. Il convient que tous les États membres participent à cet effort et que tous les secteurs de l'économie, y compris les transports, contribuent à la réalisation de ces réductions des émissions.
- (3) La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions³ lancée par la Commission en 2016 a fixé un objectif de réduction des émissions dues aux transports d'au moins 60 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2050.

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

- (4) Les émissions de gaz à effet de serre des camions, autobus et autocars, c'est-à-dire des véhicules utilitaires lourds, représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et elles devraient continuer d'augmenter d'ici à 2030. Il importe que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.
- (5) Dans sa communication de 2014 intitulée «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds»⁴, la Commission a reconnu qu'une condition préalable à l'introduction de telles mesures était l'adoption d'une procédure réglementée permettant de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.
- (6) Le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil⁵ établit le cadre nécessaire à la mise en place d'une telle procédure réglementée. Les relevés effectués fourniront des données fiables et comparables sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'une partie importante du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union. L'acquéreur d'un véhicule et l'État membre d'immatriculation correspondant auront accès à ces informations, ce qui permettra de combler en partie le déficit des connaissances.
- (7) Les informations relatives aux performances d'un véhicule du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat éclairées. Tous les constructeurs automobiles pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage, d'où une compétitivité également accrue. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager la commercialisation de véhicules plus économes sur le plan énergétique. Il convient donc que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) [.../...]⁶ [prière à l'Opoce d'inclure la référence correcte] de la Commission soient surveillées, communiquées à la Commission et rendues publiques.
- (8) Il convient, pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, de surveiller et de communiquer les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds et remorques neufs,

³ COM(2016) 501 final.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

⁶ Règlement (UE) [.../...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L... du).

y compris des données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.

- (9) Des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en [2019]. Ainsi, à partir de cette date, les autorités compétentes des États membres devraient avoir l'obligation de fournir des données sur les nouvelles immatriculations de véhicules, et les constructeurs celle de fournir les données techniques relatives à ces véhicules.
- (10) Les données techniques essentielles pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule devraient être rendues publiques pour accroître la transparence des spécifications des véhicules et de leurs performances à cet égard et stimuler la concurrence entre constructeurs. Seules les informations sensibles, pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale, devraient échapper à la publication. Il est en revanche nettement dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances des véhicules soient disponibles. Les données de ce type ne devraient donc pas être exclues de la publication.
- (11) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Des paramètres permettant de remonter à la source des données et de vérifier correctement ces dernières devraient donc également être prévus dans les dispositions relatives à la surveillance.
- (12) Compte tenu de l'expérience acquise par l'Agence européenne pour l'environnement dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁷ et des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011⁸, il convient de confier à cette Agence la responsabilité d'échanger les données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive au nom de la Commission. Il convient en outre de rapprocher autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds des procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.
- (13) Pour garantir des conditions de mise en œuvre uniformes des dispositions du présent règlement relatives à la vérification et à la rectification des données surveillées, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences

⁷ 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 (JO L 140 du 5.2.2009, p. 1).

⁸ Règlement (UE) n° 510/2011 du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁹.

- (14) Afin de garantir que les prescriptions relatives aux données et la procédure de surveillance et de communication des données restent valables au fil du temps pour évaluer la part du parc de véhicules utilitaires lourds dans les émissions de CO₂, et de garantir la disponibilité de données sur les techniques nouvelles et avancées de réduction de ces émissions, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne la modification des prescriptions relatives aux données et de la procédure de surveillance et de communication établies aux annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (15) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, ne peut pas être atteint par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Article 2
Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la surveillance et à la communication, par les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, de données relatives aux véhicules neufs.

⁹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Il s'applique aux catégories de véhicules suivantes:

- (a) les véhicules utilitaires lourds des catégories M1, M2, N1 et N2 ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg et ne relevant pas du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil¹⁰, et tous les véhicules des catégories M3 et N3;
- (b) les véhicules des catégories O3 et O4.

Article 3 *Définitions*

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ et dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil s'appliquent.

Article 4 *Surveillance et communication incombant aux États membres*

1. À partir de l'année [2020], les autorités compétentes des États membres collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie A, correspondant à l'année civile précédente en ce qui concerne les véhicules neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union. Les données relatives aux véhicules neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni déclarées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union. Les données sont communiquées à la Commission conformément à la procédure de communication des données établie à l'annexe II.
2. Les autorités compétentes chargées de la collecte et de la communication des données conformément au présent règlement sont celles qui ont été désignées par les États membres en application de l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.

Article 5 *Surveillance et communication incombant aux constructeurs*

1. À partir de l'année [2020], les constructeurs de véhicules utilitaires lourds collectent chaque année, au plus tard le 28 février, les données précisées à l'annexe I, partie B, pour les véhicules produits au cours de l'année civile précédente.

La date de production correspond à la date de signature du certificat de conformité ou, le cas échéant, de la fiche de réception individuelle.

¹⁰ 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 (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

¹¹ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

2. Les constructeurs désignent un point de contact aux fins de la communication des données conformément au présent règlement.

Article 6

Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données communiquées conformément aux articles 4 et 5. Ce registre est mis à la disposition du public, à l'exception des entrées de données n° 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 précisées à l'annexe I, partie B.
2. Le registre est géré par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) au nom de la Commission.

Article 7

Qualité des données

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils déclarent conformément aux articles 4 et 5. Ils informent sans délai la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.
2. La Commission peut effectuer ses propres vérifications de la qualité des données communiquées conformément aux articles 4 et 5.
3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre central mentionné à l'article 6.

Article 8

Rapport

1. La Commission publie, dans le cadre du rapport annuel qu'elle établit en application de [l'article 29 de la proposition de règlement sur la gouvernance de l'union de l'énergie], son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente.
2. Cette analyse doit indiquer, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et des émissions de CO₂. Elle tient également compte, le cas échéant, des informations sur le recours aux techniques nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂.
3. La Commission élabore cette analyse avec le soutien de l'AEE.

Article 9
Octroi de pouvoirs d'exécution

La Commission peut, au moyen d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction des données visées à l'article 7, paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11.

Article 10
Délégation de pouvoirs

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12 est conféré à la Commission en vue de modifier l'annexe I aux fins de l'actualisation ou de l'adaptation des prescriptions relatives aux données contenues dans cette annexe, dans les cas où de telles modifications sont jugées nécessaires pour pouvoir fournir une analyse approfondie conformément à l'article 8.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12 est conféré à la Commission en vue de modifier l'annexe II aux fins de l'adaptation de la procédure de surveillance et de communication des données établie dans cette annexe, en fonction de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement.

Article 11
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques établi en vertu de l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil¹². Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 12
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 10 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure, qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

¹² Décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1).

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 13
Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

Fiche financière législative «Agences»

Agence européenne pour l'environnement (AEE)

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits de [l'organisme]*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les ressources humaines de [l'organisme]*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB²²

34: Action pour le climat

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**²³
- La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

La proposition constitue l'une des principales mesures législatives du premier paquet sur la mobilité qui doit être adopté en mai 2017. Elle contribue à la mise en œuvre de la stratégie de la Commission pour une mobilité à faible taux d'émissions²⁴, adoptée en 2016, ainsi que du plan d'action de la Commission²⁵ visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules utilitaires lourds (camions, autobus et autocars) et à réduire leurs émissions.

La proposition fait partie des mesures d'exécution annoncées dans la communication de la Commission de 2014 intitulée «Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds²⁶», visant l'établissement d'une procédure de certification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds ainsi que la mise en place d'un régime de surveillance et de communication de ces émissions pour tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'UE.

²² ABM: *activity-based management*; ABB: *activity-based budgeting*.

²³ Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM(2014) 285, disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Cette mesure constituera le principal outil de mise en œuvre des futures normes d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds que la Commission s'est engagée à proposer en 2018.

La proposition contribue à la réalisation de l'engagement pris par l'UE de réduire ses émissions d'au moins 40 % par rapport à 1990 d'ici à 2030.

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)*

Objectif spécifique n° 3

Poursuivre la décarbonation du secteur des transports dans l'UE grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques concertées (en coopération avec d'autres DG, comme la DG MOVE, la DG GROW...).

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Activité ABB 34 02 — Action pour le climat au niveau de l'Union et au niveau international

Activité ABB 07 02 — Politique environnementale au niveau de l'Union et au niveau international (article du budget 07 02 06 –Agence européenne pour l'environnement)

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La proposition instaurera un système de surveillance et de communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'UE.

Elle contribuera à une plus grande transparence du marché des véhicules utilitaires lourds, ce qui stimulera la concurrence entre constructeurs et opérateurs de transport. Cela aura pour effet d'inciter les constructeurs de composants et de véhicules à innover davantage pour produire des véhicules à plus faible consommation de carburant sur le marché de l'UE.

Le nouveau régime de surveillance et de communication devrait permettre une amélioration progressive supplémentaire de l'efficacité énergétique du parc de véhicules utilitaires lourds de l'UE de 1 %, ce qui représenterait une réduction des émissions de CO₂ d'environ 2,1 Mt.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Indicateur n° 1: Émissions de CO₂ et consommation de carburant moyennes, par catégorie de véhicule, constructeur et État membre, des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'UE relevant de la législation en matière de certification.

Indicateur n° 2: Comparaison des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant annuelles moyennes d'une même catégorie de véhicules sur plusieurs années.

Indicateur n° 3: Recensement annuel des techniques d'amélioration du rendement énergétique intégrées dans les véhicules neufs et degré de pénétration de ces techniques.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

Les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés dans l'UE seraient tenus de collecter et de communiquer des données de surveillance des émissions de CO₂ à la Commission au moyen du référentiel de données de l'Agence européenne pour l'environnement.

L'Agence européenne pour l'environnement serait chargée de la collecte et de la gestion des données. Un ensemble de données serait rendu public chaque année. La Commission publierait un rapport de suivi annuel.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Les marchés des véhicules utilitaires lourds neufs et des services de transport fonctionnent tous deux à l'échelle de l'UE et font partie intégrante du marché unique. Aucun État membre ne s'est encore attaqué au problème du manque de transparence concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs, un problème qui concerne l'ensemble de l'UE. En outre, les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds sont comprises dans l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

Faute de règles de surveillance et de communication à l'échelle européenne, les autorités nationales pourraient suivre des approches différentes en la matière, ce qui risquerait d'aboutir à une collecte fragmentée et incohérente des données dans l'ensemble de l'UE. Une charge administrative en résulterait pour les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, qui seraient obligés de se conformer à différents systèmes de communication des données. Néanmoins, il est ressorti de la consultation publique effectuée à l'occasion de l'élaboration de la proposition que les autorités nationales préféreraient s'abstenir de toute action.

Un système européen de surveillance et de communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds permettrait aux acquéreurs de véhicules utilitaires lourds et aux décideurs politiques d'accéder à des informations sur le taux de pénétration et la diffusion réelle des techniques avancées d'amélioration du rendement énergétique.

De plus, le changement climatique est un problème transfrontière et relève d'une compétence partagée entre l'UE et ses États membres. L'action climatique doit donc être concertée au niveau européen et une action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Un système européen de surveillance et de communication des émissions de CO₂ existe déjà pour les voitures et les camionnettes²⁷. Ce système s'est révélé très utile pour accroître la transparence du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs dans l'UE. L'ensemble de données publié chaque année par l'AEE est amplement utilisé pour comparer les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers dans l'UE. Il constitue également la base de l'établissement de normes de performance en matière de CO₂ applicables aux voitures et aux camionnettes et de l'évaluation annuelle de la conformité des constructeurs à ces normes.

Le système européen de surveillance et de communication proposé pour les véhicules utilitaires lourds s'appuie largement sur les enseignements tirés du système analogue mis en place pour les véhicules utilitaires légers. Comme pour ces derniers, le règlement proposé prévoit un système de surveillance fondé sur les numéros d'identification des véhicules (NIV) et une communication des données à la fois par les États membres et les constructeurs, de manière à limiter le plus possible la charge administrative. Comme dans le système de surveillance et de communication mis en place pour les voitures et les camionnettes, le référentiel de données de l'Agence européenne pour l'environnement serait utilisé aux fins de la soumission des données. En outre, compte tenu de l'expérience qu'elle a acquise en matière de surveillance du CO₂, l'Agence européenne pour l'environnement épaulerait également la Commission pour ce qui est de la gestion du système de surveillance européen pour les véhicules utilitaires lourds.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

La proposition est compatible avec la proposition de règlement [...] de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 en ce qui concerne la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

²⁷

Règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011.

1.6. Durée et incidence financière

Proposition/initiative à **durée limitée**

– Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA

– Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

Proposition/initiative à **durée illimitée**

– Mise en œuvre pour une durée illimitée avec une période de montée en puissance à partir de 2018 (sans les incidences financières),

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

Gestion directe par la Commission

– dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

– par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

– à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;

– à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

– à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

– aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;

– à des organismes de droit public;

– à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;

– à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;

– à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

– *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

La participation de l'Agence européenne pour l'environnement sera nécessaire pour la mise en œuvre des dispositions du règlement proposé concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Le règlement proposé précise les données que doivent communiquer les États membres et les constructeurs de véhicules, et à quelle fréquence, pour les véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés dans l'UE. Les données précisées dans le règlement proposé devront être communiquées chaque année en utilisant le référentiel de données de l'Agence européenne pour l'environnement. Afin d'aider les États membres et les constructeurs à communiquer annuellement leurs données, des orientations supplémentaires seront fournies par l'intermédiaire de CIRCABC.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

Les États membres ou les constructeurs pourraient prendre du retard dans l'exécution de leurs obligations de surveillance et de communication. Il est demandé aux États membres de désigner les mêmes autorités que celles qui assurent déjà la surveillance et la communication des données relatives aux voitures et aux camionnettes. Ces autorités sont familières de ces tâches et des outils informatiques correspondants, ce qui devrait limiter les risques au minimum.

Le référentiel de données de l'Agence européenne pour l'environnement est un système de communication des données bien rodé. Les complications liées à une défaillance éventuelle du système ou à des problèmes de confidentialité sont réputées suffisamment maîtrisées.

2.2.2. Informations concernant le système de contrôle interne mis en place

Les moyens de contrôle prévus sont exposés dans le règlement financier et les modalités d'application.

2.2.3. Estimation du coût et des avantages des contrôles et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur

Sans objet

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Outre l'exécution du règlement financier pour prévenir les fraudes et irrégularités, il sera procédé, sur la base du système bien rodé mis en place pour la surveillance et la communication des émissions de CO₂ des voitures particulières et véhicules utilitaires

légers neufs, à un contrôle de qualité et à une vérification des données soumises de façon à pouvoir remédier aux éventuelles lacunes ou irrégularités.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Ligne budgétaire | Nature de la dépense | Participation | | | |
|---|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------|---|
| | Numéro [Rubrique.....] | CD/CND ²⁸ | de pays AELE ²⁹ | de pays candidats ³⁰ | de pays tiers | au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier |
| 2 | 34 02 01: Réduction des émissions de GES (atténuation) | CD | NON | NON | NON | NON |
| 2 | 07 02 06: Agence européenne pour l'environnement | CND | OUI | OUI | OUI | NON |

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Ligne budgétaire | Nature de la dépense | Participation | | | |
|---|------------------------|----------------------|---------------|-------------------|---------------|---|
| | Numéro [Rubrique.....] | CD/CND | de pays AELE | de pays candidats | de pays tiers | au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier |
| | [XX.YY.YY.YY] | | OUI/N ON | OUI/NO N | OUI/N ON | OUI/NON |

²⁸ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁰ Pays candidats et, s'il y a lieu, candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| | | |
|--|-------------|---|
| Rubrique du cadre financier pluriannuel | Numéro 2 | Croissance durable: Ressources naturelles |
|--|-------------|---|

| [Organisme]: <AEE – Agence européenne pour l'environnement> | | | Année 2019 | Année 2020 | Année N+2 | Année N+3 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) | | | TOTAL 2019-2020 |
|---|-------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---|--|--|----------------------------|
| Titre 1: Frais de personnel | Engagements | (1) | 0,150 | 0,200 | | | | | | 0,350 |
| | Paiements | (2) | 0,150 | 0,200 | | | | | | 0,350 |
| Titre 2: Dépenses d'infrastructure et de fonctionnement | Engagements | (1 a) | | | | | | | | |
| | Paiements | (2 a) | | | | | | | | |
| Titre 3: Dépenses opérationnelles | Engagements | (3 a) | 0,250 | 0,175 | | | | | | 0,425 |
| | Paiements | (3 b) | 0,250 | 0,175 | | | | | | 0,425 |
| TOTAL des crédits pour [organisme] <AEE> | Engagements | =1+1a +3a | 0,400 | 0,375 | | | | | | 0,775 |
| | Paiements | =2+2a +3b | 0,400 | 0,375 | | | | | | 0,775 |

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits de [l'organisme]

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

| Indiquer les objectifs et les réalisations ↓ | | | Année 2019 | | Année 2020 | | Année N+2 | | Année N+3 | | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) | | | | | | TOTAL | | |
|---|------------------------|------------|------------|-------|------------|------|-----------|------|-----------|------|---|------|------|------|------|------|------------|------------|--|
| | RÉALISATIONS (outputs) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Type ³¹ | Coût moyen | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre | Coût | Nbre total | Coût total | |
| OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Mise en place d'une plateforme de communication des données | | | 1 | 0,250 | | | | | | | | | | | | | | 0,250 | |

³¹ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).
³² Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|-------|---|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-------|
| Assistance assurance qualité/contrôle qualité détaillé – États membres/équipements, communications avec les pays et les constructeurs, administration et maintenance de base de données, service d'assistance aux utilisateurs, etc. | | | | | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | 0,025 |
| - Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sous-total objectif spécifique n° 1 | | | 1 | 0,250 | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | 0,275 |
| OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - Réalisation | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sous-total objectif spécifique n° 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COÛT TOTAL | | | 1 | 0,250 | 1 | 0,175 | | | | | | | | | | | | 0,275 |

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'AEE

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| | Année 2019 | Année 2020 | Année N+2 | Année N+3 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) | TOTAL 2019+2020 0 |
|--|---------------|---------------|--------------|--------------|---|-------------------------|
|--|---------------|---------------|--------------|--------------|---|-------------------------|

| | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|--|--|--|--|-------|
| Fonctionnaires (grades AD) | | | | | | | |
| Fonctionnaires (grades AST) | | | | | | | |
| Agents contractuels | 0,150 | 0,200 | | | | | 0,350 |
| Agents temporaires | | | | | | | |
| Experts nationaux détachés | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--------------|
| TOTAL | 0,150 | 0,200 | | | | | 0,350 |
|--------------|--------------|--------------|--|--|--|--|--------------|

Incidence estimée sur le personnel (ETP supplémentaires) – Tableau des effectifs

| Groupe de fonctions et grade | Année 2019 | Année 2020 | Année N+2 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) |
|---------------------------------|------------|------------|-----------|---|
| AD16 | | | | |
| AD15 | | | | |
| AD14 | | | | |
| AD13 | | | | |
| AD12 | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| AD11 | | | | |
| AD10 | | | | |
| AD9 | | | | |
| AD8 | | | | |
| AD7 | | | | |
| AD6 | | | | |
| AD5 | | | | |
| Total AD | | | | |
| AST11 | | | | |
| AST10 | | | | |
| AST9 | | | | |
| AST8 | | | | |
| AST7 | | | | |
| AST6 | | | | |
| AST5 | | | | |
| AST4 | | | | |
| AST3 | | | | |
| AST2 | | | | |
| AST1 | | | | |
| Total AST | | | | |
| AST/SC 6 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |
| AST/SC 5 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |
| AST/SC 4 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| AST/SC 3 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |
| AST/SC 2 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |
| AST/SC 1 AST/SC 3 AST/SC 2 AST/SC 1 | | | | |
| Total AST/SC | | | | |
| TOTAL GÉNÉRAL | | | | |

Incidence estimée sur le personnel (supplémentaire) – personnel externe

| Agents contractuels | Année N | Année N+1 | Année N+2 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) |
|-------------------------|---------|-----------|-----------|---|
| Groupe de fonctions IV | 1 | 1 | | |
| Groupe de fonctions III | 1(*) | 1 | | |
| Groupe de fonctions II | | | | |
| Groupe de fonctions I | | | | |
| Total | 2 | 2 | | |

(*) recrutement prévu à la mi 2019.

| Experts nationaux détachés | Année N | Année N+1 | Année N+2 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) |
|----------------------------|---------|-----------|-----------|---|
| Total | | | | |

Veillez préciser la date prévue de recrutement et adapter le montant en conséquence (si le recrutement a lieu au mois de juillet, seuls 50 % du coût moyen sont pris en compte) et fournir de plus amples explications à l'annexe.

En sus de l'agent temporaire et de l'agent contractuel qui s'occupent actuellement au sein de l'AEE des tâches liées à la surveillance des émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes³³, et compte tenu de la durée illimitée des activités supplémentaires proposées pour l'Agence, l'AEE a besoin de deux agents contractuels supplémentaires pour gérer:

³³ Règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011.

- l'établissement, la gestion et la maintenance des nouveaux flux d'information et de l'infrastructure de soumission électronique de données, y compris l'ensemble des activités informatiques afférentes, en rapport avec la soumission de données relatives aux véhicules utilitaires lourds;
- la réalisation d'évaluations et de contrôles détaillés de la qualité des données soumises par les États membres et les constructeurs, y compris la coordination de la communication avec les autorités des États membres et les experts de la construction automobile, l'assistance aux utilisateurs, etc.;
- la compilation et la publication d'ensembles de données sur le site web de l'AEE pour le compte de la Commission européenne et d'autres parties prenantes.

Un agent contractuel (groupe de fonctions IV) prendrait ses fonctions dès 2019 afin d'élaborer et mettre en place le système de soumission des données pour faire en sorte que celui-ci soit pleinement opérationnel en 2020. Le deuxième agent contractuel (groupe de fonctions III) prendrait ses fonctions à la mi 2019 afin d'aider à la mise en œuvre du système de soumission des données ainsi qu'à l'élaboration des systèmes d'assurance et de contrôle de la qualité des données.

L'incidence budgétaire a été calculée en conséquence, sur la base d'un coût moyen de 100 000 EUR par an et par agent contractuel.

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

L'initiative proposée nécessiterait une augmentation de la programmation financière en ce qui concerne la contribution à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) financée au titre de l'article 07 02 06 du budget pour les années 2019 et 2020, à concurrence des montants indiqués dans le tableau 3.2.1. ci-dessus.

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel¹.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| | Année N | Année N+1 | Année N+2 | Année N+3 | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) | | | Total |
|--|------------|--------------|--------------|--------------|---|--|--|-------|
| Préciser l'organisme de cofinancement | | | | | | | | |
| TOTAL crédits cofinancés | | | | | | | | |

¹ Voir les articles 11 et 17 du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

| Ligne budgétaire de recettes: | Montants inscrits pour l'exercice en cours | Incidence de la proposition/de l'initiative ² | | | | | Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) | | |
|-------------------------------|--|--|-----------|-----------|-----------|--|---|--|--|
| | | Année N | Année N+1 | Année N+2 | Année N+3 | | | | |
| Article | | | | | | | | | |

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

² En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.