



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.8.2003
COM(2003) 492 final

2003/0189 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à certains gaz à effet de serre fluorés

(présentée par la Commission)

1. INTRODUCTION

La présente proposition concernant un nouveau règlement communautaire relatif aux gaz fluorés est un élément essentiel de la première étape du programme européen sur le changement climatique. Elle mettra en place un cadre législatif visant à réduire les émissions d'hydrofluorocarbures (HFC), de perfluorocarbures (PFC) et d'hexafluorure de soufre, qui sont des gaz à effet de serre puissants couverts par le protocole de Kyoto. La proposition comprend des dispositions relatives au confinement, à la notification, à la commercialisation et à l'utilisation des gaz fluorés.

2. LE PROBLÈME À RÉSOUDRE

2.1. Réponse internationale au changement climatique

Les mesures visant à réduire les émissions de gaz fluorés doivent être envisagées dans le contexte des efforts plus généraux entrepris pour lutter contre le changement climatique. Le changement climatique est reconnu comme l'un des principaux défis écologiques et économiques auxquels l'homme est confronté. La communauté internationale a tout d'abord réagi à cette menace en adoptant en 1992 la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a pour objectif final de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau permettant d'empêcher toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Cette initiative a été suivie, en 1997, de l'adoption du protocole de Kyoto, en vertu duquel les pays industrialisés sont tenus de réduire leurs émissions collectives de gaz à effet de serre de 5,2% par rapport aux niveaux de 1990 pendant la période 2008-2012 (première période d'engagement).

2.2. Réponse de la Communauté européenne au changement climatique

La lutte contre le changement climatique compte parmi les priorités essentielles du sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (2001-2010)¹, qui souligne que ce problème constitue le défi principal à relever pour les 10 prochaines années et au-delà. En vertu du protocole de Kyoto, la Communauté européenne est tenue de réduire ses émissions de 8% pendant la première période d'engagement, ce qui correspond à une réduction globale de 336 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone.

Lors du Conseil européen de Göteborg, en juin 2001, les chefs d'État et de gouvernement ont indiqué que la lutte contre le changement climatique constituait une des grandes priorités de la stratégie de développement durable de l'Union européenne, et réaffirmé leur volonté d'atteindre l'objectif fixé dans le cadre du protocole de Kyoto. La Communauté européenne et les États membres ont tous ratifié le protocole de Kyoto².

¹ Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, JO L 242 du 10.9.2002.

² L'UE a ratifié le protocole de Kyoto conformément à la décision du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent (JO L 130 du 15 mai 2002, p. 1). La CE et ses États membres ont ratifié le protocole de Kyoto le 31 mai 2002.

2.3. Le programme européen sur le changement climatique

Le programme européen sur le changement climatique (PECC) a été lancé en juin 2000 en vue d'identifier des mesures complémentaires économiquement avantageuses qui permettraient à l'UE d'atteindre l'objectif fixé au titre du protocole de Kyoto. Le PECC est un processus de consultation plurilatéral comprenant des groupes de travail sectoriels, dont un groupe de travail sur les gaz fluorés.

Le rapport de juin 2001 concernant la première étape du PECC³ donnait une vue d'ensemble des résultats et des conclusions des groupes de travail. Dans ce cadre, il a été identifié un total de 42 mesures économiquement avantageuses susceptibles de permettre de réduire les émissions totales de gaz à effet de serre de 664 à 765 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone.

Groupe de travail sur les gaz fluorés

Ce groupe de travail réunissait des représentants de tous les secteurs industriels intéressés, des organisations non gouvernementales travaillant dans le domaine de l'environnement, ainsi que des États membres. Les procès-verbaux des réunions et les rapports du groupe de travail ont été largement diffusés.

Le rapport du groupe de travail de juin 2001⁴ évaluait les émissions de gaz fluorés en 1995 à quelque 65 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, soit 2% de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté européenne. Les HFC sont principalement utilisés comme réfrigérants, solvants de nettoyage et agents d'expansion. Les PFC sont utilisés dans la fabrication des semi-conducteurs et comme solvants de nettoyage, et le SF₆ est employé dans les appareillages de connexion à haute tension et la production de magnésium. Faute de mesures complémentaires, les émissions allaient, selon les prévisions, avoisiner d'ici à 2010 les 98 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, soit 2 à 4% du total des émissions de gaz à effet de serre prévues.

Le groupe de travail a formulé une série de recommandations relatives à des mesures susceptibles de réduire les émissions de gaz fluorés, et les parties intéressées se sont déclarées favorables à l'établissement, au niveau communautaire d'un cadre législatif visant à améliorer le confinement et la surveillance des gaz fluorés, ainsi qu'à restreindre la commercialisation et l'utilisation de ces gaz pour certaines applications.

La première étape du programme européen sur le changement climatique

La «communication de la Commission sur la mise en œuvre de la première étape du programme européen sur le changement climatique», publiée en octobre 2001⁵, proposait un ensemble de 12 mesures prioritaires à lancer en 2002 et 2003, dont une proposition de mesure législative relative aux gaz fluorés.

³ Rapport concernant le programme européen sur le changement climatique, juin 2001, http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp_longreport_0106.pdf

⁴ Rapport du groupe de travail sur les gaz fluorés
<http://europa.eu.int/comm/enterprise/chemicals/sustdev/fluorgases/gas1.pdf>

⁵ COM(2001) 580 final.

Le Conseil «environnement» du 12 décembre 2001 a accueilli favorablement l'intention de la Commission de *«faire une proposition de directive-cadre sur les gaz fluorés, portant notamment sur le confinement des émissions issues de sources stationnaires et mobiles, la surveillance des quantités de gaz fluorés mises sur le marché, ainsi que sur des restrictions à la commercialisation et à l'utilisation, le cas échéant, des applications correspondantes lorsqu'il existe des substituts viables et qu'il n'est pas possible d'améliorer le confinement en tenant compte des initiatives volontaires en cours dans certains secteurs de l'industrie des gaz fluorés, qui continuent à développer des substituts à ces gaz.»*

Le 25 septembre 2002, le Parlement européen s'est lui aussi félicité de l'intention de la Commission de soumettre une proposition de directive-cadre relative aux gaz fluorés. Il a en effet estimé que les réductions des émissions de gaz fluorés escomptées et l'amélioration de la surveillance étaient économiquement avantageuses et seraient profitables à l'environnement. Le Parlement européen a par ailleurs jugé important que la proposition couvre tous les domaines d'application et que les travaux en rapport avec la couche d'ozone et le climat soient coordonnés dans le cadre des efforts de la Communauté européenne en matière d'environnement pour ce qui est des secteurs de la réfrigération et de la climatisation, et contribuent à promouvoir les nouvelles technologies.

Parallèlement au PECC, le Conseil «environnement» du 10 octobre 2000 a invité la Commission à *«étudier et à élaborer des mesures ... (visant à) réduire toutes les émissions de gaz à effet de serre provenant de la climatisation des véhicules»*. Des études ont été entreprises afin de déterminer les taux de fuite de réfrigérant des systèmes de climatisation des voitures particulières et d'évaluer leur impact sur la consommation de carburant jusqu'en 2010 et au-delà. La Commission a également lancé un processus de consultation des parties intéressées qui s'est achevé, les 10 et 11 février 2003, par une conférence relative aux options envisageables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des systèmes de climatisation mobiles, à l'occasion de laquelle 150 participants de l'industrie, du secteur public, des organisations non gouvernementales, des États membres, de la plupart des pays en voie d'adhésion, ainsi que des États-Unis, du Japon et de l'Australie ont examiné les mesures susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre issues des systèmes de climatisation mobiles. La consultation des parties intéressées s'est achevée le 11 mars 2003. Les études et la consultation des parties intéressées ont révélé que les fuites de HFC-134a dépassaient de 40% environ les estimations du groupe de travail du PECC. Elles ont aussi largement prouvé qu'il était économiquement rentable d'interdire progressivement le HFC-134a dans les systèmes de climatisation des véhicules. C'est pourquoi la Commission a conclu que - dans la mesure où le progrès technique devrait permettre de réduire encore le coût des systèmes de climatisation utilisant des réfrigérants de remplacement - la stratégie la plus indiquée consistait à introduire un mécanisme d'abandon progressif du réfrigérant utilisé actuellement. Cette conclusion est soulignée dans l'accord conclu entre le Conseil et le Parlement européen dans le contexte de la directive concernant le système européen d'échange des quotas d'émission de gaz à effet de serre, qui invite la Commission à envisager des mesures communautaires visant à faire en sorte que le secteur des transports contribue de manière significative à la réalisation de l'objectif de Kyoto.

3. LES OBJECTIFS ET L'APPROCHE DE LA PROPOSITION

3.1. Objectif global

D'une manière générale, la proposition vise à contribuer de manière appréciable à la réalisation de l'objectif fixé pour la Communauté européenne dans le cadre du protocole de Kyoto en introduisant des mesures d'atténuation présentant un rapport coût-efficacité avantageux, ainsi qu'à éviter les distorsions que la mise en place ou la planification de mesures nationales divergentes risqueraient de causer dans le marché intérieur. Il s'agit avant tout de protéger le marché intérieur en harmonisant et en améliorant les exigences concernant le confinement et la notification des gaz fluorés. Cela suppose d'introduire des restrictions harmonisées à la commercialisation et à l'utilisation des gaz fluorés dans les applications dans lesquelles soit le confinement des gaz fluorés est difficile à réaliser, soit l'utilisation de gaz fluorés est considérée comme injustifiée, et pour lesquelles il existe des substances de remplacement acceptables. La proposition devrait permettre, par rapport aux prévisions, de réduire les émissions de gaz fluorés d'environ 23 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone d'ici à 2010 et de réaliser des réductions encore plus importantes par la suite, dans la mesure où certaines dispositions n'exerceront un impact significatif qu'après cette date.

3.2. Approche envisagée pour atteindre les objectifs fixés

La Commission a soigneusement examiné l'instrument le plus approprié pour les mesures envisagées concernant les gaz fluorés, et a tenu compte, dans ce cadre, des avis exprimés par le groupe de travail et les autres parties intéressées.

La Commission estime que le cadre législatif doit être:

- global - afin de faire en sorte que, dans toute la Communauté, les gaz fluorés utilisés dans certains secteurs clés soient soumis à des dispositions cohérentes, compte tenu des mesures volontaires arrêtées, par exemple, par les secteurs des semi-conducteurs, des appareillages de connexion et des mousses, et de l'impact de la législation existante, comme la directive 96/61/CE, sur des secteurs tels que la production d'aluminium. Ce point est particulièrement important dans la mesure où certains États membres ont introduit des dispositions nationales sur les gaz fluorés qui, à première vue, semblent être disproportionnées et portent préjudice au marché intérieur.
- souple - afin de rendre compte des conditions différentes qui règnent dans les États membres, ainsi que des différences entre les secteurs et les applications et des liens existant avec d'autres secteurs de la politique;
- évolutif - afin que les secteurs dans lesquels les connaissances sont encore insuffisantes puissent, le cas échéant, être intégrés à un stade ultérieur.

La Commission estime que l'instrument qui permettrait le mieux de satisfaire à ces exigences est le règlement communautaire. Cette approche est conforme aux objectifs généraux du Livre blanc sur la gouvernance européenne⁶, dans la mesure où elle se fonde sur un instrument législatif qui offre un bon compromis entre la nécessité d'une approche uniforme et celle d'une certaine souplesse quant aux modalités de mise en œuvre de certaines dispositions sur le terrain. Ainsi, l'obligation de récupérer les gaz fluorés contenus dans les équipements en fin de vie en vue de leur recyclage ou de leur destruction doit valoir pour toutes les applications du même type dans l'ensemble de la Communauté. En revanche, les États membres doivent avoir la possibilité d'élaborer les programmes de formation et de certification destinés aux personnes participant à ces activités à la lumière des conditions qui règnent au niveau national.

L'adoption d'un nouveau règlement communautaire garantira l'application d'un ensemble cohérent de dispositions en matière de confinement aux principaux secteurs utilisant des gaz fluorés et des substances appauvrissant la couche d'ozone. Bon nombre des secteurs industriels et des entreprises concernés par la proposition relèvent également du règlement (CE) n° 2037/2000, qui a introduit des dispositions similaires en matière de confinement pour les substances appauvrissant la couche d'ozone. Il serait souhaitable de veiller à ce que l'approche adoptée permette aux États membres de se fonder sur les cadres existants et réduise au minimum les incidences sur le marché intérieur.

Le lien avec le règlement (CE) n° 2037/2000 revêt une importance capitale. À l'échelon international, les protocoles de Montréal et de Kyoto sont de plus en plus étroitement liés, aux niveaux tant scientifique que politique. Ainsi, le rapport de 1999 de la task force HFC et PFC du groupe d'évaluation technique et économique du PNUE⁷ soulignait que les HFC et, dans une moindre mesure, les PFC, sont nécessaires dans certaines applications pour remplacer les substances appauvrissant la couche d'ozone. Ce point est particulièrement important dans la Communauté européenne, où la réglementation concernant le retrait progressif des CFC, des HCFC et des autres substances appauvrissant la couche d'ozone prévoit, pour certaines applications, le passage aux gaz fluorés. C'est pourquoi la présente proposition est conçue de manière à ne pas compromettre le retrait progressif des substances appauvrissant la couche d'ozone.

Il importe également que le règlement communautaire soit évolutif. Il est en effet apparu, dans le cadre des discussions du groupe de travail, qu'il serait impossible de mettre en place un cadre réellement global pour le confinement des gaz fluorés, dans la mesure où certaines questions doivent encore être examinées de manière plus approfondie. C'est pourquoi la Commission a l'intention de procéder en deux étapes. Dans un premier temps, la présente proposition mettra en place le cadre général. Viendra ensuite une période de surveillance et d'évaluation à l'issue de laquelle la Commission examinera la nécessité de renforcer les contrôles existants et d'introduire des mesures complémentaires pour garantir la réalisation de l'objectif fixé. La Commission examinera notamment dans quelle mesure les accords environnementaux peuvent contribuer à la réduction des émissions et à l'amélioration de la surveillance des gaz fluorés dans certains secteurs. Parmi les secteurs dont le groupe de travail du PECC a estimé qu'ils devaient faire l'objet d'un examen plus approfondi, on citera la

⁶ COM(2001) 428 of 25.7.2001

⁷ The implications to the Montreal Protocol of the inclusion of HFCs and PFCs in the Kyoto Protocol (les implications, pour le protocole de Montréal, de l'inclusion des HFC et des PFC dans le protocole de Kyoto), PNUE, octobre 1999.

fabrication des semi-conducteurs, l'exploitation des appareillages de connexion à haute tension et la production de mousse.

3.3. Base juridique de la proposition

La présente proposition établit des mesures visant à réduire les émissions de gaz fluorés qui aideront la Communauté européenne et les États membres à atteindre les objectifs fixés dans le cadre du protocole de Kyoto et qui auront également des répercussions sur l'utilisation et la mise sur le marché des produits. Elle est conçue de manière à protéger le marché intérieur en harmonisant les exigences applicables en matière de surveillance, de confinement, de commercialisation et d'utilisation des gaz fluorés. Cet aspect revêt une importance particulière dans la mesure où certains États membres ont arrêté ou projettent d'arrêter des mesures nationales qui pourraient compromettre le bon fonctionnement du marché intérieur. Pour choisir la base juridique appropriée pour cette proposition, il faut en déterminer le centre de gravité. Compte tenu du caractère essentiel des dispositions relatives à l'utilisation et à la mise sur le marché des produits, ainsi que de la probabilité, en l'absence de cette proposition, de voir apparaître des distorsions sur le marché intérieur, il est judicieux de choisir comme base juridique l'article 95 du traité CE.

3.4. Subsidiarité et proportionnalité

La proposition respecte les principes de subsidiarité et de proportionnalité. Elle tient compte de la nécessité de limiter autant que faire se peut les distorsions du marché intérieur en mettant en place des conditions équivalentes pour toutes les entreprises concernées. Bien que les dispositions relatives au confinement et à la récupération puissent, en principe, réaliser l'objectif du marché intérieur tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, l'introduction de restrictions à la commercialisation et à l'utilisation s'impose lorsque le confinement n'est pas satisfaisant ou que l'utilisation de gaz fluorés est jugée injustifiée. En outre, les États membres ont besoin d'une certaine souplesse pour mettre en œuvre d'autres dispositions, comme les programmes de formation et de certification, en tenant compte des conditions qui règnent au niveau national. La nécessité d'adopter une mesure législative pour réduire les gaz fluorés a été reconnue par toutes les parties intéressées, qui sont très favorables à cette initiative. Il ressort de l'évaluation des coûts économiques de la proposition que les mesures envisagées sont économiquement avantageuses et proportionnées.

4. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA PROPOSITION

4.1. Article 3: confinement

Cet article contient des dispositions destinées à améliorer le confinement des gaz fluorés. Ces dispositions couvrent les aspects suivants:

- obligation de prévenir et de réduire au minimum les fuites
- obligation de prévoir des contrôles d'étanchéité
- mise en place de systèmes de détection des fuites
- tenue de registres

Des informations générales complémentaires concernant les mesures de confinement figurent dans le rapport du groupe de travail et dans une étude technique commanditée par la Commission⁸.

Obligation de prévenir et de réduire au minimum les fuites

Toutes les personnes responsables d'émissions de gaz fluorés ont l'obligation de prendre toutes les mesures techniquement et économiquement réalisables pour prévenir et réduire au minimum les fuites.

Contrôles d'étanchéité

La mise en œuvre des dispositions du règlement (CE) n° 2037/2000 relatives à la réduction des émissions a révélé que l'exécution de contrôles d'étanchéité périodiques était l'une des meilleures manières de réduire les émissions en provenance des équipements. L'étanchéité des systèmes fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur, ainsi que des systèmes de protection contre l'incendie, doit être contrôlée au moins une fois par an par des personnes compétentes afin de détecter les fuites, mais la fréquence des contrôles varie en fonction de la quantité de gaz fluorés contenue dans l'équipement.

| Quantité de gaz fluorés dans l'équipement | Fréquence des contrôles |
|---|-------------------------|
| 3 kilogrammes ou plus | Une fois par an |
| 30 kilogrammes ou plus | Quatre fois par an |
| 300 kilogrammes ou plus | Une fois par mois |

Systèmes de détection des fuites

Tous les propriétaires de systèmes fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur, ainsi que de systèmes de protection contre l'incendie, contenant 300 kilogrammes ou plus de gaz fluorés sont tenus d'installer des systèmes de détection des fuites. L'autorité compétente est habilitée à modifier la fréquence des contrôles d'étanchéité lorsque des systèmes de détection des fuites sont installés.

⁸ Assessment of the costs and implication on emissions of potential regulatory frameworks for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF6 (évaluation des coûts et des incidences sur les émissions des différents cadres réglementaires envisageables pour la réduction des émissions de HFC, PFC et SF6), Enviro, 1er mars 2003- <http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp.htm>

Tenue de registres

Tous les propriétaires de systèmes fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur, ainsi que de systèmes de protection contre l'incendie, contenant 3 kilogrammes ou plus de gaz fluorés ont l'obligation de tenir des registres. Ces registres doivent contenir des informations concernant la quantité et le type de gaz fluorés introduits initialement et les quantités ajoutées et récupérées lors de la maintenance. Ces informations doivent être tenues à disposition et peuvent être demandées par l'autorité compétente ou par la Commission. Elles peuvent être utilisées par les États membres et la Commission pour améliorer la qualité des informations concernant le taux de fuite des divers types d'équipements et affiner ainsi la surveillance et la prévision des émissions.

4.2. Article 4: confinement

Les gaz fluorés présents dans les circuits de refroidissement de tous les systèmes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur, des équipements contenant des solvants, des systèmes de protection contre l'incendie, des extincteurs d'incendie et des appareillages de connexion à haute tension, doivent être récupérés afin d'être recyclés, régénérés ou détruits. Les gaz fluorés présents dans des conteneurs réutilisables doivent également être récupérés. La récupération des gaz fluorés présents dans tous les autres produits et équipements doit être exécutée lorsqu'elle est techniquement et économiquement réalisable.

4.3. Article 5: programmes de formation et de certification

Les États membres seront tenus de mettre en place des programmes visant à assurer la formation et la certification du personnel chargé des contrôles d'étanchéité, ainsi que du personnel chargé de la récupération, du recyclage, de la régénération et de la destruction des gaz fluorés. Les États membres notifient ces programmes à la Commission suivant des modalités à convenir par le comité de gestion. Les États membres sont tenus de reconnaître les certificats délivrés dans les autres États membres.

4.4. Article 6: notification

Les exigences de notification concernant les gaz fluorés s'appliquent aux producteurs, aux importateurs et aux exportateurs de gaz fluorés qui produisent, importent ou exportent plus d'une tonne de gaz fluorés par an. Les données concernant la production, l'importation, l'exportation, le recyclage et la destruction des gaz fluorés doivent être communiquées à la Commission chaque année. Ces données indiqueront également les applications dans lesquelles ces gaz fluorés ont été utilisés. Les notifications des producteurs et des importateurs devront également comprendre une estimation des émissions prévues sur toute la durée de vie de la substance. La Commission utilisera ces informations pour contrôler l'exactitude du niveau d'émissions notifié dans le cadre de la CCNUCC. La Commission veillera à préserver le caractère confidentiel de ces données.

4.5. Restrictions frappant l'utilisation et la mise sur le marché

L'utilisation des gaz fluorés et la mise sur le marché de produits et d'équipements contenant des gaz fluorés sont soumises à un certain nombre de restrictions. Ces restrictions sont nécessaires soit parce qu'il est difficile de réduire les émissions de gaz fluorés provenant de ces applications, soit parce que l'utilisation de gaz fluorés est considérée comme injustifiée. Dans ce tels cas, les restrictions frappant l'utilisation et la mise sur le marché sont proposées parce qu'il existe des solutions de remplacement techniquement réalisables et économiquement avantageuses. Des informations générales complémentaires concernant ces applications et les solutions de remplacement figurent dans le rapport du groupe de travail et dans une étude technique commanditée par la Commission⁹. Cette étude, qui analyse de manière approfondie les impacts que pourrait avoir l'introduction de telles restrictions, a été dûment prise en compte par le groupe de travail.

4.6. Article 7: restrictions frappant l'utilisation

Moulage sous pression du magnésium

L'utilisation d'hexafluorure de soufre sera interdite à compter du 1^{er} janvier 2007, sauf pour le moulage sous pression du magnésium, pour lequel la consommation annuelle d'hexafluorure de soufre est inférieure à 500 kilogrammes. Pour une opération à cette échelle, les solutions de remplacement ne constituent pas encore une option rentable.

Pneumatiques automobiles

L'utilisation d'hexafluorure de soufre pour le remplissage des pneumatiques automobiles sera interdite à compter de l'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé.

Systèmes de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers

En vertu de cette disposition, le chargement initial des systèmes de climatisation de toutes les voitures particulières et de tous les véhicules utilitaires légers mis sur le marché après le 1^{er} janvier 2009 doit être effectué au moyen d'un réfrigérant dont le potentiel de réchauffement planétaire est inférieur ou égal à 150. Cette mesure vise à éviter que des véhicules de ces types ne soient mis sur le marché pendant la période de retrait progressif munis d'un système de climatisation vide qui pourrait ensuite être chargé au moyen de HFC-134a ou de tout autre gaz réfrigérant fluoré présentant un potentiel de réchauffement planétaire supérieur à 150.

4.7. Article 8 et annexe II: mise sur le marché

Systèmes de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers

Voir ci-dessous les explications concernant les articles 9 et 10.

⁹ Costs and impacts on emissions of potential regulatory framework for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF6 (coûts et incidences sur les émissions du cadre réglementaire potentiel pour la réduction des émissions de HFC, PFC et SF6), Enviro, 18 février 2003.

Conteneurs non réutilisables

La mise sur le marché de conteneurs non réutilisables contenant des gaz fluorés est interdite à compter d'un an après la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé. Les conteneurs non réutilisables sont conçus pour être jetés après usage, ce qui signifie que les gaz fluorés présents dans ces conteneurs seront en définitive rejetés dans l'atmosphère. Cette interdiction ne s'applique pas aux inhalateurs-doseurs et aux conteneurs non réutilisables utilisés dans les laboratoires à des fins d'analyse.

Systèmes à évaporation directe non confinés

La mise sur le marché de systèmes à évaporation directe non confinés utilisant des gaz fluorés est interdite à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé. Sont notamment couverts les boîtes pour boissons autoréfrigérantes et tout autre système dans lequel le refroidissement a pour conséquence le rejet du réfrigérant dans l'atmosphère.

Systèmes de protection contre l'incendie et extincteurs

La mise sur le marché de systèmes de protection contre l'incendie et d'extincteurs d'incendie contenant des perfluorocarbures est interdite à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé. L'utilisation de perfluorocarbures pour la maintenance de systèmes de protection contre l'incendie et d'extincteurs existants est autorisée.

Fenêtres

La mise sur le marché de fenêtres contenant des gaz fluorés est interdite à compter de deux ans après la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé.

Articles chaussants

La mise sur le marché d'articles chaussants contenant de l'hexafluorure de soufre est interdite à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé. La mise sur le marché d'articles chaussants contenant tout autre gaz fluoré est interdite à compter du 1^{er} juillet 2006. Cette interdiction plus tardive permettra que le passage à des produits de substitution s'effectue dans des conditions économiquement avantageuses.

Mousses monocomposant

La mise sur le marché des mousses monocomposant contenant des gaz fluorés est interdite à compter d'un an après l'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé, sauf dans les cas où l'utilisation d'hydrofluorocarbures est nécessaire pour satisfaire aux normes de sécurité nationales.

Aérosols fantaisie

La mise sur le marché d'aérosols fantaisie contenant des gaz fluorés est interdite à compter de trois ans après la date d'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé.

4.8. Articles 9 et 10: systèmes de climatisation des véhicules neufs

Normes de performance applicables aux fuites des systèmes de climatisation mobiles

Toutes les voitures particulières et tous les véhicules utilitaires légers neufs équipés de systèmes de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 (à l'heure actuelle, le HFC-134a) qui sont mis sur le marché doivent respecter un taux de fuite maximal. Le taux de fuite ne doit pas dépasser les 40 grammes de gaz fluorés par an pour un évaporateur simple effet et les 50 grammes de gaz fluorés par an pour un évaporateur double effet. Les responsables de la mise sur le marché de ces véhicules doivent faire procéder à une vérification indépendante des taux de fuite. D'après une étude réalisée pour le compte de la Commission, les taux de fuite réels moyens dans l'UE avoisinent les 53 grammes de HFC-134a par an et varient entre 30 grammes et 80 grammes. Selon les informations communiquées dans le cadre de la consultation des parties intéressées, bon nombre de fabricants exigent que le taux de fuite des systèmes de climatisation ne dépasse pas les 40 grammes par an. Cette exigence de performance garantit que tous les fabricants mettent en œuvre de bonnes pratiques commerciales et emploient des pièces de qualité. Dans les évaporateurs double effet - qui sont principalement utilisés dans les minibus et les véhicules loisir/travail, un taux de fuite de 50 grammes est justifié en raison des fuites causées par l'évaporateur et les conduites supplémentaires. Le surcoût entraîné par l'obligation d'utiliser des pièces de qualité est négligeable.

Mise sur le marché de véhicules neufs munis de systèmes de climatisation fonctionnant au HFC-134a

Cette disposition prévoit le retrait progressif, entre le 1^{er} janvier 2009 et le 31 décembre 2013, des systèmes de climatisation utilisant le HFC-134a dans les voitures particulières (M1) et les véhicules utilitaires légers (N1) neufs. Sont également concernés les véhicules d'occasion importés dans l'UE pour la première fois. Les voitures importées par des personnes pour leur usage personnel bénéficient cependant d'une dérogation.

Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2009, seuls 80% d'un quota prédéterminé de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers pourront être mis sur le marché équipés de systèmes de climatisation contenant du HFC-134a. Ce pourcentage sera ramené les années suivantes à 60%, 40%, 20% et 10% et, en 2014, aucun système de climatisation équipant des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers neufs ne pourra contenir du HFC-134a. Cette approche progressive vise à donner aux constructeurs automobiles et aux importateurs suffisamment de temps pour introduire les modifications nécessaires dans les plates-formes de véhicules dans des conditions économiquement avantageuses. Le quota fixé pour une année donnée repose sur le nombre de véhicules effectivement mis sur le marché deux années auparavant. Ainsi, le quota pour l'année 2009 correspondra à 80% du nombre de véhicules mis sur le marché de l'UE en 2007 et le quota pour l'année 2010 représentera 60% du nombre de véhicules mis sur le marché de l'UE en 2008. L'année de référence sur laquelle seront fondés les quotas sera donc actualisée chaque année. Étant donné que la base utilisée pour l'attribution des quotas est le nombre total de véhicules mis sur le marché (et non le nombre de véhicules équipés d'un système de climatisation), la méthode d'actualisation n'est ni injuste ni inefficace. En outre, le fait que ces dispositions soient transitoires permet d'utiliser les données les plus récentes pour l'attribution des quotas transférables.

Afin de garantir une plus grande souplesse et de réduire ainsi les coûts de mise en conformité, il est établi un système de quotas transférables pour les systèmes de climatisation utilisant le HFC-134a. Les titulaires de quotas peuvent sans aucune restriction transférer leurs quotas à d'autres titulaires. Les transferts prendront effet par notification à la Commission, laquelle enregistrera les modifications au moyen d'un registre électronique.

Pour accélérer la pénétration sur le marché des systèmes de climatisation fonctionnant avec des réfrigérants de remplacement, les constructeurs automobiles et les importateurs bénéficieront de quotas supplémentaires pour les systèmes de climatisation au HFC-134a sur la base «un pour un». Ainsi, si un constructeur automobile a, en 2007, mis sur le marché 10000 véhicules équipés d'un système de climatisation fonctionnant avec un réfrigérant de remplacement, il se verra attribuer, pour l'année 2009 ou toute autre année jusqu'en 2018, un quota supplémentaire de 10000 systèmes de climatisation au HFC-134a. Si un constructeur automobile met sur le marché un système de climatisation amélioré fonctionnant au HFC-134a dont les caractéristiques de conception attestées sont telles que ses émissions correspondent à la moitié des émissions habituelles, il se verra attribuer pour les systèmes de climatisation au HFC-134a un quota supplémentaire déterminé sur la base «deux pour un». Ainsi, si un constructeur automobile a, en 2007, mis sur le marché 10000 véhicules équipés d'un «système de climatisation au HFC-134a amélioré», il bénéficiera, pour le 1er janvier 2009 ou toute autre année jusqu'en 2018, d'un quota supplémentaire de 5000 systèmes de climatisation au HFC-134a (ou d'un quota supplémentaire de 10000 «systèmes de climatisation au HFC-134a améliorés»).

Des dispositions spécifiques sont prévues pour les éventuels *nouveaux arrivants*, c'est-à-dire les importateurs et constructeurs automobiles qui n'ont mis aucun véhicule sur le marché en 2007 et durant les années suivantes. Il sera attribué à ces nouveaux arrivants des quotas non transférables correspondant au pourcentage en vigueur pour l'année en cours. Ainsi, si un nouvel arrivant souhaite, en 2010, mettre sur le marché des véhicules dont le système de climatisation contient du HFC-134a alors qu'il n'a jamais vendu de véhicules dans l'UE auparavant, il recevra en 2011 un quota non transférable ex-post basé sur le nombre de véhicules vendus en 2010. Le nouvel arrivant pourra ainsi acheter des quotas (par ex. si le taux de pénétration des systèmes de climatisation mobiles fonctionnant au HFC-134a dans son parc de véhicules est supérieur à 60%, conformément au paragraphe 1 de l'article 10). En revanche, bien qu'il puisse garder les quotas pour l'année suivante, il ne pourra pas les céder à d'autres constructeurs ou importateurs. Les procédures de certification et les sanctions seront les mêmes que pour les autres entreprises.

Des dispositions spéciales ont également été prévues pour les petits producteurs, sous la forme d'une clause *de minimis* qui emploie les mêmes définitions que celles utilisées dans le système de réception par type; en vertu de cette clause, les véhicules construits en petites séries et les véhicules de fin de série bénéficient d'une dérogation, dans les limites fixées à l'annexe XII de la directive concernant la réception des véhicules (70/156/CEE). Le nombre de véhicules mis sur le marché doit être notifié à des fins de vérification. Les exigences en matière de vérification prévues dans le système de quotas sont indiquées. Les constructeurs et les importateurs automobiles ont trois mois pour communiquer les informations vérifiées à la Commission. Pendant les trois mois suivants, les titulaires de quotas peuvent continuer à effectuer des transferts de quotas afin de disposer d'un quota suffisant pour couvrir les véhicules mis sur le marché. À l'expiration de cette période de trois mois, les quotas correspondants seront annulés (autrement dit supprimés), les quotas non utilisés restant valables pour l'année suivante.

La sanction infligée en cas de systèmes de climatisation non conformes est la suivante: pour chaque système de climatisation non conforme aux exigences du présent règlement, deux unités seront déduites du quota pour l'année suivante. Toutefois, les constructeurs et importateurs automobiles ayant la possibilité d'effectuer entre eux des transferts de quotas, il est peu probable que cette sanction soit effectivement appliquée dans la pratique. Les contrevenants à l'article 6 du règlement sont passible d'une amende de 200 euros par unité et leur identité sera rendue publique. Il faut que l'amende soit élevée pour que tous les constructeurs (tant ceux qui se conforment rapidement au règlement que les retardataires) soient traités de la même manière. Une amende trop légère encouragerait les infractions et pénaliserait ainsi les autres constructeurs. La base de calcul de l'amende est la même que celle utilisée dans la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE¹⁰. Cette directive fixe l'amende à 100 euros par tonne de CO₂, le quota de l'année suivante étant par ailleurs réduit d'une tonne. Étant donné que les émissions sur toute la durée de vie d'un système de climatisation fonctionnant au HFC-134a avoisinent les 2 tonnes d'équivalent CO₂, l'amende de 200 euros par système de climatisation mobile non conforme est compatible avec les dispositions de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE. Enfin, le règlement prévoit la possibilité de reporter les quotas non utilisés sur l'année suivante, afin de donner aux constructeurs et aux importateurs automobiles un maximum de souplesse pour leur permettre de planifier sans heurts et dans des conditions économiquement avantageuses l'introduction des systèmes de climatisation utilisant des réfrigérants de remplacement.

Afin de permettre l'utilisation de systèmes de climatisation au HFC-134a dans certains créneaux du marché, les reports de quotas sont autorisés de 2014 à 2018. Il est cependant impossible d'acquérir de nouveaux quotas pendant cette période.

Il importe que les consommateurs soient informés de l'impact des systèmes de climatisation mobiles sur la consommation de carburant et, partant, sur les émissions de dioxyde de carbone et les émissions de HFC. C'est pourquoi la Commission a l'intention, lors du réexamen de la directive 1999/94/CE¹¹, d'étudier la meilleure manière d'y parvenir et de formuler des propositions dans ce sens.

Le règlement contient une disposition spécifique permettant aux constructeurs et aux importateurs automobiles de satisfaire conjointement aux exigences relatives aux systèmes de climatisation. Sous réserve des règles de concurrence en vigueur dans la Communauté européenne, les constructeurs et les importateurs automobiles pourraient ainsi agir au niveau européen, ce qui réduirait les formalités administratives et simplifierait l'application du règlement.

Afin de faciliter la surveillance de la mise en œuvre du présent règlement, la Commission a l'intention de proposer de modifier la directive concernant la réception des véhicules (70/156/CEE) de manière à intégrer dans la réception des véhicules des informations concernant les systèmes de climatisation et à préciser le rôle joué par les autorités responsables de la réception dans la vérification des taux de fuite des systèmes de climatisation mobiles.

¹⁰ Proposition de directive - COM(2001) 581 du 23.10.2001.

¹¹ Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

4.9. Article 11: réexamen

Surveillance

Il est important et nécessaire de surveiller l'efficacité des mesures prévues par le présent règlement communautaire afin de garantir la réalisation de l'objectif poursuivi. À cette fin, il sera procédé à une analyse des inventaires des émissions de gaz à effet de serre que les États membres soumettent chaque année à la Commission dans le cadre du mécanisme de surveillance des gaz à effet de serre. En outre, les données relatives aux quantités de gaz fluorés mises sur le marché notifiées par les producteurs, les importateurs et les exportateurs peuvent être utilisées pour valider les données communiquées par les États membres. La Commission examinera également l'opportunité de mener des études complémentaires pour améliorer la surveillance et la prévision des émissions.

Évaluation

La présente proposition couvre les équipements de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. La Commission étudiera également les fuites de gaz fluorés en provenance des systèmes de climatisation et de réfrigération des autres modes de transport. En fonction des résultats de ces travaux, la Commission pourrait soumettre une autre proposition de règlement d'ici au 31 décembre 2005.

Dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur du règlement communautaire proposé, la Commission procédera à une évaluation approfondie de ses dispositions et soumettra un rapport à ce sujet au Parlement européen et au Conseil. Elle s'assurera notamment que toutes les recommandations du groupe de travail ont été dûment examinées et prises en compte.

Ce rapport devra notamment:

- évaluer l'impact des dispositions du règlement sur les émissions actuelles et futures de gaz fluorés;
- évaluer les programmes de formation et de certification mis en place par les États membres au titre de l'article 5;
- évaluer la nécessité d'élaborer des normes communautaires relatives à la réduction des émissions de gaz fluorés en provenance des équipements, y compris des exigences techniques concernant la conception des produits et des équipements;
- évaluer la nécessité d'établir et de diffuser des documents décrivant les meilleures technologies disponibles et les meilleures pratiques environnementales en matière de prévention et de réduction des émissions de gaz fluorés;
- faire le point de l'évolution de la technique, de l'expérience acquise, des exigences environnementales et des incidences éventuelles sur le fonctionnement du marché intérieur.

À l'issue de cette évaluation, la Commission soumettra un rapport au Parlement européen et au Conseil et, le cas échéant, formulera des propositions de modifications au règlement communautaire proposé.

4.10. Article 12: comité de gestion

Cet article prévoit que la Commission soit assistée, pour les questions ayant trait aux gaz fluorés, par le comité de gestion institué au titre du règlement (CE) n° 2037/2000. Le recours à ce comité de gestion se fonde sur les liens étroits existant entre le protocole de Montréal et le protocole de Kyoto et garantira la prise en compte des mesures relatives aux substances appauvrissant la couche d'ozone dans les décisions concernant les gaz fluorés.

5. CONSULTATIONS

Toutes les parties intéressées ont participé dans le cadre du processus engagé au titre du PECC. Le groupe de travail comprenait environ 10 participants permanents et 110 participants «tournants» issus de l'industrie, des organisations non gouvernementales du secteur de l'environnement, des universités, des consultants, des États membres et de la Commission. La majorité des 110 participants «tournants» représentaient les différents secteurs de l'industrie. La composition du groupe reflète la variété et la complexité des différents secteurs concernés par les émissions de gaz fluorés. En raison du nombre important d'experts de l'industrie, les discussions ont surtout visé à parvenir à un consensus quant aux diverses options techniques envisageables pour réduire les émissions.

Conformément au programme de travail du groupe, tous les grands secteurs responsables d'émissions de gaz fluorés ont été couverts à l'occasion de 9 réunions d'une journée qui se sont tenues entre juin 2000 et avril 2001. Le mandat du groupe de travail a été étendu de manière à lui permettre d'examiner les aspects techniques du cadre législatif proposé. Trois réunions ont été organisées: le 6 mai 2002, le 27 juin 2002 et le 25 septembre 2002. En outre, les services de la Commission ont organisé des réunions bilatérales avec les parties intéressées, notamment pour les aspects techniques de la proposition et les aspects sensibles du point de vue commercial.

6. ÉVALUATION DE L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES¹²

6.1. Analyse globale des coûts économiques et du potentiel en termes de réduction des émissions

Émissions: valeurs de référence et projections

Le groupe de travail a examiné les sources des émissions de gaz fluorés et établi un niveau de référence basé sur l'année 1995 et des projections jusqu'en 2010. Dans l'ensemble, les émissions devraient s'accroître d'environ 50%, passant de 65 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 1995 à 98 millions de tonnes en 2010 (tableau 1). Cette augmentation dissimule cependant une évolution significative des émissions de HFC entre les différents secteurs, évolution qu'il importe de comprendre. Les émissions de HFC provenant des procédés industriels devraient passer de 31,6 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone à 7,7 millions de tonnes. Toutefois, les émissions provenant des autres secteurs enregistreront une nette tendance à la hausse, en raison de l'utilisation de HFC dans le cadre du retrait progressif des substances appauvrissant la couche d'ozone. C'est dans le secteur de

¹² Cette proposition ne nécessitait pas la réalisation d'une évaluation d'impact approfondie. L'évaluation de l'impact sur les entreprises permet d'évaluer l'impact économique de la proposition sur les entreprises et les avantages environnementaux en termes de réductions escomptées des émissions.

la réfrigération et de la climatisation que cette tendance sera la plus marquée, puisque les émissions de ce secteur passeront de 3,7 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 1995 à 40,5 millions de tonnes environ en 2010.

Tableau 1: émissions de référence et projections (en millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone)

| Secteur | 1995 | 2010 |
|---|-------------|-------------|
| Réfrigération et climatisation | 2.3 | 20.5 |
| Systèmes de climatisation mobiles | 1.4 | 20.0* |
| Production de mousse | 0.1 | 9.6* |
| Mousses monocomposant | 3.3 | 3.5 |
| Aérosols | 1.3 | 5.8* |
| Appareillages de connexion à haute tension | 5.0 | 4.7 |
| Solvants de nettoyage | 0.0 | 0.3* |
| Agents utilisés dans la lutte contre l'incendie | 0.0 | 0.5 |
| Fabrication de semi-conducteurs | 1.9 | 6.3 |
| Pneumatiques et fenêtres | 7.9 | 6.0 |
| Inhalateurs-doseurs | 0.0 | 4.3 |
| Production de HCFC-22 | 31.6 | 7.7 |
| Production d'aluminium | 7.8 | 4.0 |
| Production et moulage de magnésium | 1.5 | 2.7 |
| Autres | 1.1 | 2.1 |
| TOTAL | 65.2 | 98.0 |

Les chiffres suivis d'un astérisque (*) ont été révisés à la suite de l'examen plus approfondi mené à l'issue du rapport du groupe de travail.

Coûts économiques globaux et réduction des émissions escomptée

Globalement, les mesures reprises dans la présente proposition devraient permettre de réduire les émissions produites en 2010 d'environ 23 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone. Le coût moyen des mesures de confinement avoisine les 18 euros par tonne d'équivalent dioxyde de carbone évitée. Les restrictions frappant la commercialisation et l'utilisation ont un coût moyen inférieur à 1 euro par tonne d'équivalent dioxyde de carbone, bien que ce coût puisse varier en fonction de l'application. Ces chiffres reposent sur le rapport du groupe de travail et sur quatre études techniques (voir notes de bas de page 8 et 9) menées pour le compte de la Commission. Les parties intéressées ont été largement consultées pendant la réalisation de ces études et ont eu la possibilité de formuler des observations sur les rapports finals.

Étude concernant le confinement

Cette étude a été consacrée à l'analyse des coûts liés à l'introduction de mesures de confinement des émissions dans l'ensemble des États membres. Les Pays-Bas s'étant dotés depuis plusieurs années déjà d'un système de confinement avancé, ce système a été utilisé comme référence. Les résultats de l'étude confirment que le confinement peut être considéré comme une approche rentable, notamment dans le secteur de la réfrigération et de la climatisation (le secteur des systèmes de climatisation mobiles était exclu de cette analyse et a fait l'objet d'études distinctes). Les coûts dans les États membres varient en fonction de la structure des secteurs de la réfrigération et de la climatisation, ainsi que de la portée des mesures déjà arrêtées. Lorsque des systèmes de confinement ont déjà été mis en place, les coûts supplémentaires seront peu élevés. Ils seront en revanche nettement supérieurs à la moyenne dans les États membres ayant enregistré des retards dans la mise en œuvre de la législation antérieure. Les efforts supplémentaires prévus dans le domaine du confinement devraient permettre de réaliser, d'ici à 2010, une réduction des émissions d'environ 15 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone.

Étude concernant la commercialisation, l'utilisation et la notification des données

Cette étude a examiné les coûts et les incidences sur les entreprises que pourrait entraîner l'introduction de restrictions à la commercialisation et à l'utilisation des gaz fluorés pour certaines applications. Neuf secteurs en tout ont été examinés, et les parties intéressées ont été consultées pendant toute la durée de l'étude quant à la faisabilité technique des technologies de remplacement et aux coûts correspondants. Les restrictions à la commercialisation et à l'utilisation proposées pourraient entraîner, d'ici à 2010, une réduction des émissions correspondant à environ 6 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, pour un coût moyen inférieur à 1 euro par tonne d'équivalent dioxyde de carbone évitée (le secteur des systèmes de climatisation mobiles était exclus de cette analyse et a fait l'objet d'études distinctes).

Les coûts annuels globaux liés aux exigences en matière de notification des données sont évalués à quelque 400 000 euros, répartis entre 91 entreprises.

Études concernant les systèmes de climatisation mobiles

Sur la base de deux études concernant les fuites d'hydrofluorocarbures en provenance des systèmes de climatisation mobiles, la Commission (DG Environnement) a publié un document de consultation dans lequel elle réévalue les émissions d'hydrofluorocarbures à 18-38 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 2010 et à 28-58 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 2020. Les incertitudes concernant les quantités d'émissions sont liées aux taux de fuite réels, qui sont par nature difficiles à mesurer. Dans le document de consultation, on estime que le coût des restrictions à l'utilisation se situera entre 5 et 33 euros par tonne d'équivalent dioxyde de carbone si le problème de l'inflammabilité des hydrocarbures et des hydrofluorocarbures à faible potentiel de réchauffement planétaire est résolu, ou entre 21 et 140 euros par tonne d'équivalent dioxyde de carbone si le réfrigérant de remplacement utilisé est le dioxyde de carbone. Le coût élevé de la deuxième option repose sur l'hypothèse selon laquelle l'industrie ne trouverait pas de solution peu coûteuse pour fabriquer les conduites des systèmes de climatisation. Une fois ce problème résolu, les coûts chuteront à 20 à 40 euros par tonne d'équivalent dioxyde de carbone.

Au vu des réactions suscitées par le document de consultation, la Commission estime que les fuites d'hydrofluorocarbures devraient se situer entre 20 et 25 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone en 2010 et que le coût moyen des restrictions à l'utilisation devrait être compris entre 8 et 18 euros si le problème de l'inflammabilité est résolu et entre 21 et 46 euros si le problème du coût des conduites est résolu, dans le cas où le réfrigérant utilisé serait le dioxyde de carbone.

Pour ce qui est des restrictions à la commercialisation frappant les systèmes de climatisation mobiles, la proposition aurait pour incidence sur l'environnement soit d'éliminer les émissions de HFC-134a des systèmes de climatisation sur toute leur durée de vie (si l'industrie choisit des produits autres que les HFC), soit de les réduire de 90% (si le réfrigérant choisi est le HFC-152a). Le tableau 2 donne les meilleures estimations disponibles des émissions sur la durée de vie, établies à l'issue de consultations avec l'industrie. Si la Commission a été en mesure de déterminer les émissions produites lorsque les systèmes de climatisation sont en service (source d'émissions la plus importante), la principale incertitude est liée aux émissions dégagées lors de la maintenance des équipements.

Au total, on estime que les émissions de HFC-134a des véhicules sur toute leur durée de vie se situent entre 1,70 et 2,24 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone par véhicule. Le chiffre inférieur (1,70 tonne d'équivalent dioxyde de carbone) est probablement plus représentatif des systèmes de petite taille ou des évaporateurs simple effet, le chiffre supérieur (2,24 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone) correspondant davantage aux systèmes de grande taille et aux évaporateurs double effet.

Tableau 2: fuites de HFC-134a pendant la durée de vie (14 ans) d'un véhicule, sur la base de deux hypothèses différentes, en tonnes d'équivalent dioxyde de carbone

| | Estim ation basse | Estim ation haute | Hypothèses |
|---|-------------------------|-------------------------|---|
| Émissions régulières de HFC-134a pendant le fonctionnement normal d'un véhicule | 0.96 | 0.96 | 53 g de HFC-134a / an |
| Émissions irrégulières de HFC-134a à la suite d'accidents, de chocs dus à des pierres, de défauts, etc. | 0.29 | 0.36 | 16 g de HFC-134a par an dans l'estimation «basse» et 20 g dans l'estimation «haute» |
| Émissions de HFC-134a pendant la maintenance | 0.26 | 0.52 | 100 g de HFC-134a par maintenance dans l'estimation «basse» et 200 g dans l'estimation «haute» |
| Émissions de HFC-134a en fin de vie | 0.14 | 0.35 | 20% de la charge de réfrigérant perdue en fin de vie dans l'estimation «basse», 50% dans l'estimation «haute» |
| Autres émissions de HFC-134a | 0.04 | 0.04 | Pertes de réfrigérant lors de la fabrication et de la distribution |
| Total | 1.70 | 2.24 | |

6.2. Qui sera touché par la proposition ?

La proposition touchera les producteurs, les importateurs et les exportateurs de gaz fluorés étant donné qu'elle devrait se traduire par une chute des ventes de gaz fluorés à des fins de maintenance. Les fabricants d'équipements et de produits contenant des gaz fluorés seront également touchés puisqu'ils devront prendre des mesures pour réduire au minimum les émissions pendant la fabrication et améliorer la conception des équipements pour les rendre plus étanches. Les propriétaires d'équipements contenant des gaz fluorés devront veiller à faire contrôler régulièrement l'étanchéité de leurs équipements. Le secteur de la maintenance sera touché du fait que les personnes manipulant des équipements contenant des gaz fluorés devront être formées et certifiées.

Pour ce qui est des systèmes de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, la proposition aura des répercussions sur les entreprises de l'industrie chimique qui assurent l'approvisionnement en HFC-134a, sur les fournisseurs d'équipements de climatisation et sur les constructeurs automobiles. Avec la réduction des fuites de HFC-134a, les entreprises chimiques vendront moins de réfrigérant, d'où des pertes de revenus. Il convient cependant de souligner que c'est la substance chimique en elle-même qui contribue au réchauffement planétaire lors de son dégagement dans l'atmosphère. Après l'introduction des restrictions à la mise sur le marché et à la vente, les entreprises chimiques continueront à fournir du HFC-134a pour les véhicules, les équipements de climatisation fixes et les réfrigérateurs fonctionnant encore avec ce réfrigérant.

La capacité de production actuelle de HFC-134a dans l'UE est évaluée à 43 000 tonnes, et il est peu probable que cette capacité augmente. En l'absence du présent règlement, les ventes totales de HFC-134a pour les systèmes de climatisation mobiles auraient avoisiné les 25 000 tonnes, la valeur de la production étant estimée à quelque 75 millions d'euros en 2010. Avec l'adoption du règlement proposé, les ventes de HFC-134a diminueraient d'environ 10% d'ici à 2010. Cette réduction s'accroîtrait les années suivantes et, une fois achevée la conversion de tous les véhicules aux réfrigérants de remplacement (vers 2025), les ventes de HFC-134a pour les systèmes de climatisation mobiles n'auraient plus lieu. Si les constructeurs automobiles décident d'installer sur leurs véhicules des équipements de climatisation fonctionnant au HFC-152a, l'industrie chimique passera d'une substance à une autre substance.

Pour les fournisseurs de composants et de systèmes, dont certains sont des PME, la proposition serait à la fois une opportunité commerciale et une menace. Bon nombre des entreprises de l'UE concernées occupent les premières places au niveau mondial dans le secteur des technologies de réfrigération utilisant des substances de remplacement. Pour ces entreprises, la proposition aura un effet positif dans la mesure où elle leur permettra de concentrer leur effort de recherche et de développement sur les nouvelles technologies. Pour les entreprises moins innovatrices, la proposition est susceptible d'entraîner des surcoûts, étant donné que ces entreprises devront intensifier leurs activités de recherche et de développement.

La situation est la même pour les constructeurs automobiles que pour les fournisseurs de systèmes et de composants. Certains constructeurs automobiles européens ont mené au cours de la dernière décennie des activités de recherche et de développement dans le domaine des réfrigérants de remplacement. La proposition offrira à ces entreprises l'occasion de commercialiser les fruits de leur travail, alors que les entreprises moins innovatrices en matière de climatisation devront supporter des coûts supplémentaires.

Il convient de rappeler que si les constructeurs automobiles décident d'opter pour des solutions ne reposant pas sur les hydrofluorocarbures, ils ne seront plus tenus de récupérer ces gaz une fois les véhicules parvenus en fin de vie, ce qui leur permettra de réaliser des économies. Il en ira de même pour les garages qui assurent la maintenance des systèmes de climatisation - dont bon nombre sont des PME: ils ne devront plus récupérer et recycler les hydrofluorocarbures dans les véhicules équipés de systèmes de climatisation fonctionnant avec un réfrigérant de remplacement.

6.3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition ?

Pour se conformer aux dispositions de la proposition, les utilisateurs de gaz fluorés devront veiller à ce que leurs équipements soient régulièrement contrôlés et correctement entretenus par des personnes compétentes. Les secteurs qui devront passer à des substances de remplacement devront se renseigner sur les différentes options possibles et planifier leur transition. Pour les autres secteurs, comme celui des pneumatiques utilisant l'hexafluorure de soufre, le passage à l'air ou à l'azote sera facile et n'entraînera aucun coût.

L'industrie chimique devra fournir des réfrigérants de remplacement pour les systèmes de climatisation mobiles en fonction des réfrigérants choisis par les constructeurs automobiles. Les fournisseurs de composants et de systèmes devront eux aussi adapter leurs produits aux nouvelles exigences de conception. Pour ce secteur, les coûts de production des systèmes de climatisation plus respectueux de l'environnement seront plus élevés, mais la différence sera compensée par l'augmentation des revenus que leur procureront leurs clients. Il est évident que les fournisseurs ayant déjà mené des activités de recherche et de développement dans le domaine des réfrigérants de remplacement seront mieux placés pour récolter les bénéfices après l'entrée en vigueur de la proposition.

Pour se conformer à la proposition, les constructeurs automobiles ont le choix entre plusieurs stratégies, dont certaines s'excluent mutuellement. Ils peuvent tout d'abord décider de ne pas équiper leurs véhicules de systèmes de climatisation. Cette option pourrait être choisie dans le segment des voitures particulières de petite taille et de prix peu élevé et dans celui des véhicules utilitaires légers. Ensuite, le constructeur peut décider de passer à des réfrigérants de remplacement, qui seront soit le dioxyde de carbone, soit les hydrocarbures, soit le HFC-152a. Il est bien sûr possible, quoique peu probable dans un avenir proche, que l'industrie mette au point d'autres réfrigérants ou d'autres techniques pour la climatisation des véhicules. Troisièmement, compte tenu du mécanisme de flexibilité prévu dans la proposition, le constructeur peut décider d'introduire des systèmes de climatisation fonctionnant avec des réfrigérants de remplacement avant même la date fixée dans la proposition. Les constructeurs automobiles pourraient décider de transformer entièrement certaines lignes de production pour les adapter aux nouveaux systèmes et si, de ce fait, une année donnée, l'ensemble de leur parc répondait à des exigences plus strictes que celles en vigueur, ils pourraient utiliser les crédits acquis pour convertir plus tard les systèmes de climatisation des véhicules d'un autre marché. Une telle stratégie serait avantageuse dans le cas où les constructeurs choisiraient de n'investir dans les nouveaux systèmes qu'aussi tard que possible. Quatrièmement, certains constructeurs pourraient choisir de tirer parti du mécanisme de flexibilité de manière à être en mesure de céder des crédits à d'autres constructeurs et de récupérer ainsi une partie de leurs coûts de recherche et d'investissement. Il est toutefois peu probable que cette quatrième stratégie soit largement utilisée.

6.4. Quelles conséquences économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir ?

Les coûts économiques liés aux dispositions relatives au confinement et à celles concernant la commercialisation et l'utilisation sont peu élevés. Les études montrent que, dans bien des cas, le passage aux technologies de remplacement présente des avantages économiques évidents. Des équipements de réfrigération et de climatisation qui fonctionnent bien consomment moins d'énergie et réduisent les perturbations sur le lieu de travail. Ainsi, une ligne de production dans laquelle la réfrigération joue un rôle capital est plus efficace si l'équipement de réfrigération fonctionne bien. De même, la climatisation contribue de manière essentielle au confort des occupants de certains immeubles, et un système de climatisation efficace et fonctionnant bien peut augmenter la productivité d'un lieu de travail.

Le secteur de l'entretien et de la maintenance peut s'attendre à travailler davantage du fait de l'obligation de faire contrôler régulièrement les systèmes de climatisation, et les fournisseurs de composants de qualité devraient être plus sollicités que ceux dont les produits sont moins performants. Une partie du coût des contrôles périodiques devra être supportée par les propriétaires des équipements, mais ces contrôles seront également profitables, dans la mesure où les équipements plus étanches sont généralement plus économes en énergie et où leurs propriétaires n'auront pas besoin d'acheter des gaz fluorés pour compenser les fuites.

Le coût de production des équipements de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers va s'accroître. Suivant l'option technique choisie par le constructeur automobile, l'augmentation du coût de production se situera entre 15 et 40 euros par véhicule si le réfrigérant utilisé est le HFC-152a, entre 30 et 50 euros si le constructeur opte pour les hydrocarbures, et entre 40 et 150 euros si le dioxyde de carbone est choisi comme réfrigérant de remplacement. Il convient d'observer que le coût élevé prévu pour le dioxyde de carbone repose sur l'hypothèse selon laquelle l'industrie ne serait pas en mesure de résoudre dans le courant de la décennie actuelle un problème technique lié à l'utilisation d'une pression élevée dans les flexibles. Les technologies actuelles utilisées pour les flexibles commerciaux sont relativement coûteuses. Le coût de production actuel d'un système de climatisation se situe entre 250 et 400 euros.

L'augmentation du coût de production des équipements de climatisation ne sera pas le seul changement, puisque les outils utilisés pour leur maintenance seront eux aussi différents. La transition d'un système à un autre s'accompagnera d'une augmentation des coûts pour les garages, ces derniers devant se procurer les outils propres aux nouveaux réfrigérants utilisés. Toutefois, une fois la transition vers les nouveaux systèmes achevée, les garages ne devront plus faire face à des surcoûts et, si le réfrigérant choisi est le dioxyde de carbone, ils n'auront plus besoin de recycler le réfrigérant et ne devront dès lors plus supporter les coûts de recyclage des équipements (soit quelque 2000 euros par unité).

Pour ce qui est des dépôts de véhicules hors d'usage, l'utilisation de dioxyde de carbone comme réfrigérant supprimera la nécessité de recycler le réfrigérant, comme le prévoit la directive sur les véhicules hors d'usage. Les garages ne devront donc plus supporter les coûts liés aux équipements de récupération. On estime que la récupération du HFC-134a coûte entre 20 et 30 euros par véhicule hors d'usage. Ce coût pourrait être évité si le dioxyde de carbone était utilisé comme réfrigérant.

Le HFC-134a est un réfrigérant relativement coûteux comparé aux substances de remplacement. La proposition réduirait donc le coût de la charge de réfrigérant.

La proposition aura pour effet économique d'accroître le coût d'investissement de l'équipement de climatisation, augmentation qui devrait cependant être compensée par la baisse du coût d'exploitation des systèmes de climatisation due à la réduction des coûts de maintenance et d'élimination. Étant donné que, suivant l'option technique choisie, les coûts supplémentaires se situeraient entre 15 et 40 euros (dans le cas du HFC-152a) ou entre 40 et 150 euros (dans le cas du dioxyde de carbone), le coût des systèmes de remplacement sur la durée de vie de l'équipement de climatisation devrait dépasser de 15 à 150 euros celui des systèmes actuels.

Ces chiffres reposent sur l'hypothèse dans laquelle l'industrie parviendrait à résoudre le problème technique lié au coût des flexibles haute pression si le réfrigérant choisi est le dioxyde de carbone. Par ailleurs, le calcul ne tient pas compte de la possibilité d'utiliser les systèmes de climatisation fonctionnant au dioxyde de carbone comme pompe à chaleur. Un nombre croissant de véhicules diesel à injection directe et de voitures hybrides ne produisent plus suffisamment de chaleur excédentaire et doivent dès lors être équipés de systèmes de chauffage auxiliaires. Dans un système fonctionnant au dioxyde de carbone, ces systèmes auxiliaires seraient inutiles étant donné que l'équipement de climatisation pourrait être inversé et utilisé comme système de chauffage. Toutefois, faute d'informations concernant les répercussions sur les coûts, la Commission n'a pas fait d'estimation de l'impact (positif) de la pompe à chaleur dans ce calcul.

Au total, on estime que l'augmentation des coûts de production des systèmes de climatisation devrait se situer entre 15 et 150 euros. La Commission estime que la proposition va permettre, pour chaque véhicule, de réduire les émissions de 1,70 à 2,24 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone. Le coût, par tonne d'équivalent dioxyde de carbone évitée, des mesures de restriction frappant les ventes se situerait alors entre 7 euros (dans l'hypothèse selon laquelle l'augmentation du coût des systèmes de climatisation serait faible et les fuites d'hydrofluorocarbures seraient actuellement élevées) et 88 euros (dans l'hypothèse selon laquelle l'augmentation du coût des systèmes de climatisation serait forte et les fuites d'hydrofluorocarbures seraient actuellement peu importantes) (tableau 3). Compte tenu de la longueur de la période de transition et de la probabilité de voir l'une (ou plusieurs) des technologies évoluer, les coûts de mise en conformité devraient correspondre aux valeurs inférieures du tableau 3.

Tableau 3: coût estimatif de la mise en conformité avec la proposition, par tonne d'équivalent dioxyde de carbone

| | Coût en euros par tonne d'équivalent CO ₂ | |
|--|--|--|
| | Si les fuites d'hydrofluorocarbures actuelles sont élevées | Si les fuites d'hydrofluorocarbures actuelles sont peu importantes |
| Coût supplémentaire des systèmes de climatisation fonctionnant avec un réfrigérant de remplacement, dans l'hypothèse d'une augmentation faible ou forte du coût de chaque équipement*) | | |
| HFC-152a (faible augmentation de coût: 15 euros) | €7 | €10 |
| Hydrocarbures (faible augmentation de coût: 30 euros) | €13 | €18 |
| CO ₂ (faible augmentation de coût: 40 euros) | €18 | €24 |
| HFC-152a (forte augmentation de coût: 40 euros) | €20 | €26 |
| Hydrocarbures (forte augmentation de coût: 50 euros) | €22 | €29 |
| CO ₂ (forte augmentation de coût: 150 euros) | €67 | €88 |

*) Les calculs tiennent compte du fait que le potentiel de réchauffement planétaire du HFC-152a est inférieur de 90% à celui du HFC-134a.

6.5. La proposition comporte-t-elle des mesures qui tiennent compte de la situation spécifique des PME ?

La situation des PME a été prise en compte lors des discussions du groupe de travail et a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre des études entreprises. Les mesures prévues dans la proposition n'auront pas d'effet disproportionné sur les PME, mais une dérogation est prévue pour les PME en ce qui concerne l'interdiction d'utiliser l'hexafluorure de soufre pour le moulage sous pression du magnésium, du fait que le passage à des substances de remplacement n'est pas économiquement rentable.

En ce qui concerne les dispositions relatives aux systèmes de climatisation mobiles, les fournisseurs de HFC-134a et les constructeurs automobiles n'entrent pas dans la catégorie des PME. Les fournisseurs de composants qui sont des PME se verront appliquer le même traitement que les autres fournisseurs.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à certains gaz à effet de serre fluorés

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission¹³,

vu l'avis du Comité économique et social européen,¹⁴,

agissant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité¹⁵,

Considérant ce qui suit:

- (1) Le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement intitulé «Environnement 2010: Notre avenir, notre choix»¹⁶ fait des changements climatiques un domaine d'action prioritaire. Ce programme reconnaît que la Communauté s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8% par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2008-2012, et que, à plus long terme, les émissions mondiales de gaz à effet de serre devront être réduites d'environ 70% par rapport aux niveaux de 1990.
- (2) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques¹⁷, a pour objectif ultime de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.

¹³ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁶ Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

- (3) En vertu de la décision 2002/358/CE du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent¹⁸, la Communauté et ses États membres sont tenus, au cours de la période 2008-2012, de réduire leurs émissions anthropiques agrégées des gaz à effet de serre énumérés à l'annexe A du protocole de Kyoto de 8 % par rapport aux niveaux de 1990.
- (4) Il importe de prendre des mesures pour éviter et réduire au maximum les émissions de gaz fluorés, sans préjudice de la directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets¹⁹, de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution²⁰, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage²¹ et de la directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 janvier 2003 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques²².
- (5) Les États membres ont entrepris de mettre en place ou de planifier des mesures divergentes en vue de réduire les émissions de gaz fluorés. Ces mesures nationales divergentes pourraient créer des entraves ou des distorsions de la concurrence dans le marché intérieur. Il est dès lors approprié de prendre des mesures au niveau communautaire afin de protéger le marché intérieur en harmonisant les exigences applicables en matière de surveillance, de confinement, de commercialisation et d'utilisation des gaz fluorés.
- (6) Les restrictions à la commercialisation et à l'utilisation des gaz fluorés dans certaines applications sont jugées appropriées pour éviter les distorsions que pourrait causer sur le marché intérieur l'introduction de mesures divergentes par les États membres, lorsqu'il existe des substituts viables et qu'il n'est pas possible d'améliorer le confinement, compte tenu des initiatives volontaires en cours dans certains secteurs de l'industrie des gaz fluorés, qui continuent à développer des substituts à ces gaz.
- (7) Le protocole de Kyoto prévoit la notification des émissions de gaz fluorés et les données concernant la production, l'importation et l'exportation de gaz fluorés peuvent contribuer à valider l'exactitude de ces notifications. Il convient par conséquent d'imposer aux producteurs, aux importateurs et aux exportateurs de gaz fluorés de procéder à des notifications annuelles.

¹⁸ JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

¹⁹ JO L 194 du 25.7.1975, p. 39.

²⁰ JO L 257 du 10.10.1996, p. 26.

²¹ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

²² JO L 37 du 13.2.2003, p. 24.

- (8) Les émissions d'hydrofluorocarbure-134a (HFC-134a) en provenance des systèmes de climatisation des véhicules à moteur causent des préoccupations croissantes en raison de leur impact sur les changements climatiques. Des substances de remplacement économiquement avantageuses et sûres devraient être disponibles très prochainement. Ces substances de remplacement ne sont pas préjudiciables au climat, ou le sont nettement moins, et n'exercent pas d'effet négatif sur la consommation d'énergie des véhicules et sur les émissions de dioxyde de carbone qui en découlent. L'utilisation de réfrigérants de remplacement devrait être facilitée par la mise en place de mécanismes de marché se présentant sous la forme de quotas transférables.
- (9) Afin de faciliter la surveillance et la vérification des taux de fuite des systèmes de climatisation installés dans les véhicules neufs, la Commission encouragera l'élaboration de normes européennes et prendra toutes les autres mesures nécessaires pour modifier la législation européenne relative à la réception par type des véhicules.
- (10) Il convient de prévoir des mesures en vue du suivi, de l'évaluation et du réexamen des dispositions figurant dans le présent règlement.
- (11) Les États membres doivent établir les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement et veiller à leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (12) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (13) Étant donné que, compte tenu de la nécessité de sauvegarder le marché intérieur, l'objectif de la mesure proposée, à savoir le confinement, la notification et la restriction de l'utilisation et de la commercialisation de certains gaz fluorés, est un objectif qui ne peut être réalisé de manière satisfaisante par les États membres agissant individuellement et peut dès lors, pour des raisons liées à l'échelle et aux effets de la mesure proposée, être atteint plus efficacement au niveau communautaire, conformément au principe de subsidiarité énoncé dans l'article 5 du traité, la Communauté est en droit d'adopter des mesures. En accord avec le principe de proportionnalité prévu dans ce même article, le présent règlement se limite au minimum requis pour réaliser cet objectif et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin.
- (14) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement doivent être adoptées conformément à l'article 4 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission²³ par l'intermédiaire du comité institué par le règlement (CE) n° 2037/2000²⁴.

²³ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

²⁴ JO L 244 du 29.9.2000, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article 1

Champ d'application

Le présent règlement concerne le confinement, l'utilisation et la mise sur le marché de certains gaz à effet de serre fluorés, à savoir les hydrofluorocarbures, les perfluorocarbures et l'hexafluorure de soufre, ainsi que la notification d'informations concernant ces gaz. Ces substances sont visées à l'annexe A du protocole de Kyoto. Une liste indicative figure à l'annexe I.

Le présent règlement s'applique sans préjudice de la directive 75/442/CEE du Conseil, de la directive 96/61/CE du Conseil, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil et de la directive 2002/96/CE du Parlement européen et du Conseil.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par

- (a) «mise sur le marché»: la fourniture, pour la première fois dans l'Union européenne, de produits et d'équipements non utilisés contenant des gaz fluorés par un fabricant ou un importateur;
- (b) «conteneur»: un produit conçu pour le transport ou le stockage de gaz fluorés;
- (c) «récupération»: la collecte et le stockage de gaz fluorés provenant, par exemple, de machines, d'équipements ou de dispositifs de confinement, pendant leur maintenance ou en vue de leur élimination;
- (d) «recyclage»: la réutilisation d'un gaz fluoré récupéré à la suite d'une opération de nettoyage de base telle que filtrage et séchage; Pour les réfrigérants, le recyclage comprend normalement la recharge des équipements, qui est souvent réalisée sur place,
- (e) «régénération»: le retraitement et la remise aux normes d'un gaz fluoré récupéré, au moyen d'opérations telles que filtrage, séchage, distillation et traitement chimique, afin de restituer à la substance des caractéristiques opérationnelles déterminées; souvent le traitement a lieu hors site, c'est-à-dire dans une installation centrale;
- (f) «véhicule»: tout véhicule à moteur des catégories M1 ou N1 classe I, telles que définies à l'annexe II de la directive 70/156/CEE;
- (g) «système de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150»: tout système de climatisation utilisant des hydrofluorocarbures dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150, conformément à l'annexe I;

- (h) «système de climatisation au HFC-134a amélioré»: tout système de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 présentant un taux de fuite attesté inférieur à 20 grammes par an de gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 dans le cas des évaporateurs simple effet, et inférieur à 25 grammes par an de gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement global est supérieur à 150 dans le cas des évaporateurs double effet, et ne devant pas être rechargé pendant au moins 12 ans. et
- (i) «aérosols fantaisie»: les aérosols visés à l'annexe de la directive 94/48/CE.

Article 3

Confinement

1. Toutes les mesures techniquement et économiquement réalisables sont prises afin de prévenir et de réduire au minimum les fuites de gaz fluorés.
2. Sous réserve du paragraphe 3, l'étanchéité des systèmes fixes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur contenant des gaz fluorés est contrôlée selon les modalités suivantes:
 - a) les équipements contenant 3 kg ou plus de gaz fluorés sont inspectés au moins une fois par an;
 - b) les équipements contenant 30kg ou plus de gaz fluorés sont inspectés quatre fois par an;
 - c) les équipements contenant 300 kg ou plus de gaz fluorés sont inspectés tous les mois.
3. Lorsqu'un système de détection des fuites a été installé, l'autorité compétente peut adapter en conséquence la fréquence des inspections définie au paragraphe 2, points b) et c).
4. Les propriétaires de systèmes fixes de réfrigération, de climatisation, de pompes à chaleur et de protection contre l'incendie contenant 300 kilogrammes ou plus de gaz fluorés sont tenus d'installer des systèmes de détection des fuites.
5. Les propriétaires de systèmes fixes de réfrigération, de climatisation, de pompes à chaleur et de protection contre l'incendie contenant 3 kg ou plus de gaz fluorés doivent tenir des registres où sont consignés la quantité et le type de gaz fluorés installés, les quantités éventuellement ajoutées et la quantité récupérée lors de la maintenance et de l'entretien. Les registres sont mis à la disposition de l'autorité compétente et de la Commission sur demande.

Article 4

Récupération

1. Les gaz fluorés présents dans les types d'équipements suivants sont récupérés, lorsque cela est réalisable, à des fins de recyclage, régénération ou destruction.
 - a) les circuits de refroidissement des systèmes de réfrigération, de climatisation et de pompes à chaleur;
 - b) les équipements contenant des solvants;
 - c) les systèmes de protection contre l'incendie et les extincteurs; et
 - d) les appareillages de connexion à haute tension.

La récupération est réalisée pendant l'entretien et la maintenance de l'équipement, ou lors de son élimination finale.

2. Les gaz fluorés non utilisés présents dans les conteneurs réutilisables seront récupérés à des fins de recyclage, régénération ou destruction.
3. Les gaz fluorés présents dans les autres produits et équipements sont récupérés, dans la mesure où cela est techniquement réalisable et économiquement avantageux, à des fins de recyclage, régénération ou destruction.

Article 5

Programmes de formation et de certification

1. Les États membres mettent en place des programmes de formation et de certification à l'intention du personnel participant aux activités prévues aux articles 3 et 4.
2. Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres communiquent à la Commission des informations concernant les programmes de formation et de certification visés au paragraphe 1. Les États membres reconnaissent les certificats délivrés dans les autres États membres et ne limitent pas la libre prestation de services ou la liberté d'établissement pour des motifs liés au fait que la certification a eu lieu dans un autre État membre.
3. Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, définit le format des notifications soumises dans ce cadre.

Article 6

Informations à communiquer

1. Les données ci-après concernant l'année précédente doivent être communiquées à la Commission au plus tard le 31 mars de chaque année, à compter de la deuxième année civile suivant l'entrée en vigueur du présent règlement:
 - a) Tous les producteurs produisant plus d'une tonne par an notifient:
 - leur production totale de chaque gaz fluoré, en précisant les applications auxquelles la substance est destinée et en donnant une estimation des émissions prévues sur toute la durée de vie de la substance;
 - les quantités recyclées, régénérées ou détruites.
 - b) Tous les importateurs important plus d'une tonne par an, y compris les producteurs qui importent également des substances, notifient:
 - les quantités de gaz fluorés commercialisées dans la Communauté, en indiquant séparément les applications auxquelles la substance est destinée et en donnant une estimation des émissions prévues sur toute la durée de vie de la substance;
 - les quantités de gaz fluorés importées en vue de leur recyclage, de leur régénération ou de leur destruction.
 - c) Tous les exportateurs exportant plus d'une tonne par an, y compris les producteurs qui exportent également des substances, notifient:
 - les quantités de gaz fluorés exportées hors de la Communauté;
 - les quantités de gaz fluorés usagés exportées en vue de leur recyclage, de leur régénération ou de leur destruction.
2. Le format des notifications visées au paragraphe 1 est défini conformément à la procédure prévue à l'article 12, paragraphe 2, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La Commission prend les mesures appropriées pour protéger le caractère confidentiel des données communiquées.
4. La Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, modifier les dispositions concernant les informations à communiquer prévues au paragraphe 1, en vue d'améliorer l'application concrète de ces dispositions.

Article 7

Restrictions frappant l'utilisation

1. L'utilisation d'hexafluorure de soufre pour le moulage sous pression du magnésium est interdite à compter du 1^{er} janvier 2007, sauf lorsque les quantités d'hexafluorure de soufre utilisées sont inférieures à 500 kilogrammes par an.
2. L'utilisation d'hexafluorure de soufre pour le remplissage des pneumatiques automobiles est interdite à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. L'utilisation de gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 pour le chargement initial des systèmes de climatisation des véhicules neufs mis sur le marché à compter du 1^{er} janvier 2009 est interdite, sous réserve des dispositions de l'article 10.

Article 8

Mise sur le marché

La mise sur le marché de gaz fluorés pour les applications visées à l'annexe II est interdite suivant les modalités précisées dans ladite annexe.

Article 9

Systemes de climatisation des véhicules neufs

1. À compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui met sur le marché des véhicules neufs équipés de systèmes de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 doit s'assurer que le taux de fuite attesté desdits systèmes de climatisation ne dépasse pas 40 grammes de gaz fluorés par an pour les évaporateurs simple effet ou 50 grammes de gaz fluorés par an pour les évaporateurs double effet.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 10, la mise sur le marché de véhicules neufs équipés de systèmes de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 est interdite à compter du 1^{er} janvier 2009.

Article 10

Quotas

1. À compter du 1^{er} janvier 2009, toute personne désireuse de mettre sur le marché des véhicules neufs équipés de systèmes de climatisation contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 se verra attribuer un quota représentant un pourcentage des véhicules qu'elle a mis sur le marché précédemment, selon les modalités suivantes:

- a) entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2009, 80% des véhicules mis sur le marché en 2007;
 - b) en 2010, 60% des véhicules mis sur le marché en 2008;
 - c) en 2011, 40% des véhicules mis sur le marché en 2009;
 - d) en 2012, 20% des véhicules mis sur le marché en 2010;
 - e) en 2013, 10% des véhicules mis sur le marché en 2011.
2. Les demandes de premier quota devront être soumises à la Commission d'ici au 30 juin 2008, accompagnées d'informations concernant le nombre de véhicules neufs visés au paragraphe 1 mis sur le marché par le demandeur. Les demandes de quotas pour les années suivantes devront être soumises à la Commission d'ici au 30 juin de chaque année.

Le quota annuel de chaque titulaire de quota sera publié au plus tard le 30 septembre de chaque année au Journal officiel de l'Union européenne.

3. L'attribution d'un quota autorise le titulaire dudit quota à mettre sur le marché un nombre correspondant de véhicules neufs visés au paragraphe 1, une unité du quota correspondant à un véhicule. Les quotas sont transférables sans restrictions entre les titulaires de quotas. Les transferts prennent effet par notification à la Commission.
4. Tout titulaire de quota qui mettra sur le marché des véhicules neufs équipés de systèmes de climatisation ne contenant pas de gaz fluorés ou contenant des gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est inférieur ou égal à 150 entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 31 décembre 2008 bénéficiera, sur demande justifiée, d'une augmentation correspondante de son quota pour 2009.

Tout titulaire de quota qui mettra sur le marché des véhicules neufs équipés de systèmes de climatisation au HFC-134a améliorés entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 31 décembre 2008 bénéficiera, sur demande justifiée, d'un quota supplémentaire pour 2009 correspondant à 50% du nombre de véhicules de ce type mis sur le marché.

5. Au plus tard le 31 mars de chaque année, tous les titulaires de quotas sont tenus de notifier, justificatifs à l'appui, le nombre de véhicules visés au paragraphe 1 qu'ils ont mis sur le marché l'année précédente. La première notification sera soumise à la Commission au plus tard le 31 mars 2010. Tout véhicule de ce type contenant un système de climatisation au HFC-134a amélioré compte pour la moitié d'un tel véhicule.
6. Le 30 juin de chaque année, les quotas de chacun des titulaires correspondant au nombre de véhicules de ce type mis sur le marché par ses soins l'année précédente sont annulés.
7. Les titulaires de quotas qui dépassent leur quota verront leur quota pour l'année suivante réduit de deux unités par véhicule dépassant le quota.
8. Les quotas non utilisés s'ajouteront aux quotas attribués aux titulaires pour l'année suivante.

9. Le 30 juillet 2014, l'identité de tous les titulaires de quotas ayant dépassé leurs quotas totaux pour la période 2009 à 2013 sera publiée. Les titulaires de quotas en question se verront infliger une amende de 200 euros pour chaque véhicule dépassant le quota.
10. Les titulaires disposant de quotas non utilisés après 2013 pourront continuer à mettre sur le marché les véhicules visés au paragraphe 1 jusqu'au 31 décembre 2018, suivant les modalités prévues aux paragraphes 5 à 9.
11. Par dérogation aux paragraphes 2 à 10, les exigences du présent article ne s'appliquent pas aux personnes qui mettent sur le marché des véhicules construits en petites séries ou des véhicules de fin de série tels que définis à l'annexe XII de la directive 70/156/CEE du Conseil, à condition que le nombre de véhicules ne dépasse pas les limites fixées. Les exigences du présent article ne s'appliquent pas non plus aux personnes qui mettent sur le marché un véhicule qu'elles ont utilisé pour leur usage personnel.
12. Afin de tenir compte des nouveaux arrivants, les personnes n'ayant mis aucun véhicule sur le marché durant la période visée au paragraphe 1 (année X-2) se verront attribuer des quotas non transférables correspondant au pourcentage applicable, prévu aux alinéas a) à e), du nombre de véhicule mis sur le marché par ses soins pendant l'année X, au lieu de l'année X-2.
13. Sans préjudice du traité, un groupe de personnes peut demander que les dispositions du présent article lui soient appliquées comme s'il ne constituait qu'une seule personne, en précisant la période pendant laquelle il compte opérer. En cas de non-respect des dispositions du présent article, ces personnes seront conjointement et solidairement responsables.

Article 11

Réexamen

1. Sur la base des progrès réalisés dans le domaine du confinement ou du remplacement des gaz fluorés dans les systèmes de climatisation et de réfrigération équipant d'autres modes de transport, la Commission réexaminera le présent texte législatif et soumettra un rapport à ce sujet au Parlement européen et au Conseil d'ici au 31 décembre 2005. Ce rapport sera, le cas échéant, accompagné de propositions législatives.
2. Dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport reposant sur l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre dudit règlement. Ce rapport devra notamment:
 - évaluer l'impact des dispositions du règlement sur les émissions actuelles et futures de gaz fluorés et examiner la rentabilité de ces dispositions;
 - évaluer les programmes de formation et de certification mis en place par les États membres au titre de l'article 5, paragraphe 1.

- évaluer la nécessité d'élaborer, au niveau de la Communauté européenne, des normes relatives à la réduction des émissions de gaz fluorés en provenance des équipements, y compris des exigences techniques concernant la conception des produits et des équipements;
 - évaluer la nécessité d'établir et de diffuser des documents décrivant les meilleures technologies disponibles et les meilleures pratiques environnementales en matière de prévention et de réduction des émissions de gaz fluorés;
 - faire le point de l'évolution de la technique, de l'expérience acquise, des exigences environnementales et des incidences éventuelles sur le fonctionnement du marché intérieur.
3. Ce rapport sera, le cas échéant, accompagné de propositions en vue de la révision des dispositions concernées du présent règlement.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 18 du règlement (CE) n° 2037/2000.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 13

Sanctions

1. Sans préjudice de l'article 10, les États membres établissent les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement et prennent les mesures nécessaires pour en garantir la mise en œuvre. Les sanctions prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.
2. Les États membres communiquent à la Commission les règles relatives aux sanctions au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement et lui notifient également dans les meilleurs délais toute modification ultérieure les concernant.

Article 14

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

ANNEXE I

Gaz fluorés

| <u>Gaz fluorés</u> | <u>Formule chimique</u> | <u>Potentiel de réchauffement planétaire</u> |
|----------------------------------|---|--|
| Hexafluorure de soufre | SF ₆ | 23900 |
| <u>Hydrofluorocarbures (HFC)</u> | | |
| HFC-23 | CHF ₃ | 11700 |
| HFC-32 | CH ₂ F ₂ | 650 |
| HFC-41 | CH ₃ F | 150 |
| HFC-43-10mee | C ₅ H ₂ F ₁₀ | 1300 |
| HFC-125 | C ₂ HF ₅ | 2800 |
| HFC-134 | C ₂ H ₂ F ₄ | 1000 |
| HFC-134a | CH ₂ FCF ₃ | 1300 |
| HFC-152a | C ₂ H ₂ F ₄ | 140 |
| HFC-143 | C ₂ H ₃ F ₃ | 300 |
| HFC-143a | C ₂ H ₃ F ₃ | 3800 |
| HFC-227ea | C ₃ HF ₇ | 2900 |
| HFC-236fa | C ₃ H ₂ F ₆ | 6300 |
| HFC-245ca | C ₃ H ₃ F ₅ | 560 |
| HFC-365mfc | CF ₃ CH ₂ CF ₂ CH ₃ | 890 |
| <u>Perfluorocarbures (PFC)</u> | | |
| Perfluorométhane | CF ₄ | 6500 |
| Perfluoroéthane | C ₂ F ₆ | 9200 |
| Perfluoropropane | C ₃ F ₈ | 7000 |
| Perfluorobutane | C ₄ F ₁₀ | 7000 |
| Perfluoropentane | C ₅ F ₁₂ | 7500 |
| Perfluorohexane | C ₆ F ₁₄ | 7400 |
| Perfluorocyclobutane | c-C ₄ F ₈ | 8700 |

ANNEXE II

| <u>Gaz fluorés</u> | <u>Application</u> | <u>Date d'interdiction</u> |
|---|--|--|
| Gaz fluorés dont le potentiel de réchauffement planétaire est supérieur à 150 | Systèmes de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers | 1 ^{er} janvier 2009 - 31 décembre 2013* |
| Hexafluorure de soufre, hydrofluorocarbures et perfluorocarbures | conteneurs non réutilisables (à l'exception des inhalateurs-doseurs), sauf lorsqu'ils sont utilisés dans des laboratoires à des fins d'analyse | Un an après la date d'entrée en vigueur |
| Hydrofluorocarbures et perfluorocarbures | Réfrigérants des systèmes à évaporation directe non confinés | Date d'entrée en vigueur |
| Perfluorocarbures | Systèmes de protection contre l'incendie et extincteurs | Date d'entrée en vigueur |
| Hexafluorure de soufre, hydrofluorocarbures et perfluorocarbures | Fenêtres | Deux ans après la date d'entrée en vigueur |
| Hexafluorure de soufre | Articles chaussants | Date d'entrée en vigueur |
| Hydrofluorocarbures | Mousses monocomposant, sauf si l'utilisation est nécessaire pour satisfaire aux normes de sécurité nationales | Un an après la date d'entrée en vigueur |
| Hydrofluorocarbures | Aérosols fantaisie | Trois ans après la date d'entrée en vigueur |
| Hydrofluorocarbures et perfluorocarbures | Articles chaussants | 1 ^{er} juillet 2006 |

** Des restrictions progressives à la mise sur le marché sont applicables conformément à l'article 10.*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Domaine(s) politique(s): Environnement

Activité(s): Élaboration de politiques

**DÉNOMINATION DE L'ACTION: RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
RELATIF À CERTAINS GAZ À EFFET DE SERRE FLUORÉS**

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

07-01-04-01

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1. Enveloppe totale de l'action (partie B): 2,736 millions d'euros en CE

2.2. Période d'application:

Début progressivement à partir de 2004 et se poursuit indéfiniment.

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3^e décimale)

| | Année 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 et années suivantes | Total |
|----|---------------|-------|-------|-------|-------|--------------------------------|-------|
| CE | 0,100 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,950 |
| CP | 0,100 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,950 |

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

| | | | | | | | |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| CE | 0,250 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 |
| CP | 0,250 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,250 |

| | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Sous-total a+b | | | | | | | |
| CE | 0,350 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 1,200 |
| CP | 0,350 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 1,200 |

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

| | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| CE/CP | 0,256 | 0,256 | 0,256 | 0,256 | 0,256 | 0,256 | 1,536 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

| | | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL a+b+c | | | | | | | |
| CE | 0,606 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 2,736 |
| CP | 0,606 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 0,426 | 2,736 |

2.4. Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

La proposition est compatible avec la programmation financière existante et avec les perspectives financières.

2.5. Incidence financière sur les recettes:

Pas d'implication financière.

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

| Nature de la dépense | | Nouvelle | Participation AELE | Participation pays candidats | Rubrique PF |
|----------------------|-----------|----------|--------------------|------------------------------|-------------|
| Non obligatoire | Dissociée | NON | NON | NON | N° 3 |

4. BASE JURIDIQUE

Article 95

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1. Objectifs poursuivis

La proposition législative établirait un cadre réglementaire applicable aux gaz fluorés dans l'ensemble de la Communauté. Le règlement comprend des dispositions visant à améliorer le confinement des gaz fluorés et à assurer la notification de données concernant ces gaz. En outre, le règlement prévoit des restrictions frappant la mise sur le marché et l'utilisation de gaz fluorés dans certaines applications. Ce règlement contribuera à la réalisation, dans des conditions économiquement avantageuses, des engagements internationaux découlant pour la Communauté européenne et ses États membres de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et du protocole de Kyoto.

Les dispositions concernant les informations à communiquer imposeront à la Commission de prendre des mesures pour sauvegarder le caractère confidentiel des données, et la meilleure manière d'y parvenir est de recourir au système d'audit indépendant existant mis en place en vertu du règlement (CE) n° 2037/2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Avec la diminution du travail d'audit concernant les substances qui appauvrissent la couche d'ozone au fur et à mesure de l'abandon progressif de ces substances, des ressources peuvent être affectées au travail d'inspection proposé pour les gaz fluorés sans que cela n'entraîne de coûts supplémentaires à charge du budget communautaire.

La proposition prévoit pour les systèmes de climatisation utilisés dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers un système souple d'abandon progressif des gaz fluorés à potentiel de réchauffement planétaire élevé fondé sur des quotas transférables. Le détail des modalités de fonctionnement du système sera arrêté par les entreprises qui mettent sur le marché des systèmes de climatisation. Ainsi, si les entreprises souhaitent transférer des quotas, elles devront supporter l'essentiel des coûts liés à la mise en place du système de quotas. La proposition prévoit toutefois que, pendant la période 2008-2012, la Commission soit chargée de définir les quotas applicables aux systèmes de climatisation mobiles fonctionnant avec des réfrigérants présentant un potentiel élevé de réchauffement planétaire. C'est également à la Commission qu'incomberont la réception des rapports vérifiés des opérateurs et l'annulation des quotas. Le principal élément de coût pour le budget communautaire devrait être l'établissement des spécifications techniques applicables au système de quotas transférables et le contrôle de la conformité.

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Aucune.

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Pour ce qui est de la notification des données, l'action proposée consiste à veiller à sauvegarder la confidentialité des données commercialement sensibles relatives aux gaz fluorés, et à faire en sorte que les données soient soumises à la Commission sous une forme claire et transparente.

L'action proposée consiste à veiller à ce qu'il n'y ait pas d'irrégularités lors de la demande et de la notification des quotas transférables dans le cas des équipements de climatisation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. Les préoccupations qui sous-tendent cette action ne sont pas financières, mais essentiellement écologiques. Les registres où sont consignés les quotas, qui représentent le droit de mettre sur le marché des systèmes de climatisation contenant des gaz fluorés présentant un potentiel élevé de réchauffement planétaire, constituent la base de la conformité et doivent dès lors être vérifiés.

5.3. Modalités de mise en œuvre

En ce qui concerne la notification des données, il est prévu que les données soient notifiées directement aux inspecteurs, mais la méthode et le format précis de cette notification seront définis en accord avec le comité de gestion.

Pour ce qui est des systèmes de climatisation des véhicules, la Commission recevra la demande de quotas transférables et en vérifiera la conformité au vu des notifications des entreprises responsables de la mise sur le marché des systèmes de climatisation.

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1. Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

6.1.1. Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

| Ventilation | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 et années suivantes | Total |
|--|------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|-------|
| Action 1: nomination d'un inspecteur indépendant chargé de superviser la notification annuelle des données | | 0,020 | 0,020 | 0,020 | 0,020 | 0,020 | 0,100 |

| | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Action 2: élaboration du système de gestion des quotas pour les systèmes de climatisation mobiles | 0,050 | | | | | | 0,050 |
| Action 3: exploitation du système de gestion des quotas | | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,250 |
| Action 4: établissement du format des notifications | 0,050 | | | | | | 0,050 |
| Action 5: vérification de la conformité sur la base des notifications | | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,500 |
| TOTAL | 0,100 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,170 | 0,950 |

6.1.2. Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Total |
|---|------|------|------|------|------|------|-------|
| (1) Assistance technique et administrative (ATA): | | | | | | | |
| (a) Bureaux d'assistance technique (BAT) | | | | | | | |
| (b) Autre assistance technique et administrative: | | | | | | | |
| – intra-muros: | | | | | | | |
| – extra-muros: <i>dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés</i> | | | | | | | |
| Sous-total 1 | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|--|--|--|--|--|-------|
| (2) Dépenses d'appui (DDA): | | | | | | | |
| a) Études | 0,250 | | | | | | 0,250 |
| b) Réunions d'experts | | | | | | | |
| c) Information et publications | | | | | | | |
| Sous-total 2 | 0,250 | | | | | | 0,250 |
| TOTAL | 0,250 | | | | | | 0,250 |

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. INCIDENCE SUR LES RESSOURCES HUMAINES

| Types d'emplois | | Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires | | Total | Description des tâches découlant de l'action |
|--------------------------------------|---|---|------------------------------|-------|--|
| | | Nombre d'emplois permanents | Nombre d'emplois temporaires | | |
| Fonctionnaires ou agents temporaires | A | 1 | | 1 | |
| | B | 1 | | 1 | |
| | C | | | | |
| Autres ressources humaines | | | | | |
| Total | | 2 | | 2 | |

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

| Type de ressources humaines | Montants en euros | Mode de calcul * |
|--|-------------------|---------------------------------|
| Fonctionnaires | 216 000 | 108 000 euros par fonctionnaire |
| Agents temporaires | | |
| Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire) | | |
| Total | 216 000 | |

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

| Ligne budgétaire (n° et intitulé) | Montants en euros | Mode de calcul |
|--|-------------------|---|
| Enveloppe globale (Titre A7) | | |
| A0701 - Missions | 10 000 | Estimation. |
| A07030 - Réunions | - | - |
| A07031 - Comités obligatoires ¹ | 30 000 | Le comité de gestion créé en vertu du règlement 2037/2000 se réunit deux fois par an (remboursement des frais de déplacement d'un délégué par État membre): dépense estimative. |
| A07032 - Comités non obligatoires (1) | | |
| A07040 - Conférences | | |
| A0705 - Études et consultations | | |
| Autres dépenses (indiquer lesquelles) | | |

| | | |
|---|--------|--|
| Systèmes d'information (A-5001/A-4300) | | |
| Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles) | | |
| Total | 40 000 | |

¹ Le comité de gestion compétent est le même pour le présent règlement que pour le règlement 2037/2000. En conséquence, les questions relatives aux deux règlements seront examinées pendant la même réunion et les frais de déplacement ne seront remboursés qu'une fois. Dans un souci de clarté, ces dépenses figurent comme rubrique.

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

| | | |
|------|---------------------------------|---------------|
| I. | Total annuel (7,2 + 7,3) | 256 000 euros |
| II. | Durée de l'action | |
| III. | Coût total de l'action (I x II) | |

Il n'est pas envisagé d'autres ressources humaines spécifiques pour la Commission. Des ressources humaines devraient pouvoir être mises à disposition en puisant dans les ressources existantes.

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

D'ici à la fin de 2005, on examinera l'opportunité d'étendre le règlement à d'autres modes de transport.

8.2. Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission soumettra un rapport sur les progrès réalisés. Ce rapport pourra être accompagné de propositions en vue de la révision des dispositions concernées du présent règlement.

9. MESURES ANTIFRAUDE

Les règles habituelles de la Commission sont applicables.