

Procédure file

Informations de base		
INI - Procédure d'initiative	2007/2119(INI)	Procédure terminée
Stratégie communautaire de réduction des émissions de CO2 des voitures et véhicules commerciaux légers		
Sujet		
3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles		
3.60.02 Industrie pétrolière, carburants		
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	ALDE DAVIES Chris	06/03/2007
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	Verts/ALE HARMS Rebecca	12/04/2007
Conseil de l'Union européenne	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PSE BULFON Wolfgang	04/06/2007
	TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Environnement	2812	28/06/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement	DIMAS Stavros	

Evénements clés			
07/02/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0019	Résumé
06/06/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/06/2007	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
28/06/2007	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		

12/09/2007	Vote en commission		Résumé
24/09/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0343/2007	
22/10/2007	Débat en plénière		
24/10/2007	Résultat du vote au parlement		
24/10/2007	Décision du Parlement	T6-0469/2007	Résumé
24/10/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2007/2119(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/6/46437

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2007)0019	07/02/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0060	21/02/2007	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0061	21/02/2007	EC	
Projet de rapport de la commission		PE390.556	08/06/2007	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE388.577	17/07/2007	EP	
Amendements déposés en commission		PE392.150	17/07/2007	EP	
Avis de la commission	IMCO	PE390.568	18/07/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0343/2007	24/09/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0469/2007	24/10/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2007)6028	21/11/2007	EC	

Stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers

OBJECTIF : prévoir un cadre législatif pour garantir que l'UE atteigne ses objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂ causées par les voitures.

CONTEXTE : l'Union européenne doit réduire sa dépendance à l'égard des importations de pétrole et lutter contre la pollution atmosphérique ; elle doit en outre jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre le changement climatique. Afin de respecter les engagements qu'elle a pris d'ici à 2012, et pour aller au-delà, elle doit réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs. Le secteur des transports de passagers par route, dont les émissions ne cessent d'augmenter en dépit des progrès technologiques, mérite une attention particulière. En conséquence, des mesures s'imposent pour que le secteur des transports ne contrecarre pas les efforts mis en œuvre pour lutter contre le changement climatique, mais au contraire pour qu'il y prenne part.

L'expérience acquise par la mise en œuvre de l'actuelle stratégie met en lumière un certain nombre de points : 1) les émissions moyennes des voitures neuves étaient de 163 g CO₂/km en 2004, soit une réduction de 12,4% par rapport à la valeur de référence de 186 g CO₂/km en 1995. Au cours de la même période, les dimensions des voitures neuves vendues dans l'UE ont considérablement augmenté et les véhicules

sont devenus beaucoup plus puissants, alors que l'augmentation des prix a été inférieure à l'inflation ; 2) les études réalisées sur l'impact des mesures agissant sur la demande qui ont été adoptées jusqu'ici par les États membres ont montré que l'essentiel des réductions ont été obtenues grâce à l'amélioration de la technologie automobile ; 3) les progrès réalisés jusqu'à présent ont permis de se rapprocher de l'objectif de 140 g CO₂/km d'ici à 2008-2009, mais en l'absence de mesures supplémentaires, l'objectif de 120 g CO₂/km que s'est fixé l'UE ne sera pas atteint à l'horizon 2012.

L'approche volontaire n'ayant pas fonctionné, la Commission considère nécessaire de recourir à une approche législative et souligne qu'en complément de la législation proposée, il est urgent que les pouvoirs publics prennent aussi des mesures pour maîtriser les réductions d'émissions, également à l'horizon 2008-2009, par exemple sous la forme d'incitations fiscales et de marchés publics écologiques.

CONTENU : la présente communication est centrée sur la réduction des émissions de CO₂ via une approche intégrée (améliorations de la consommation de carburant des véhicules légers ; autres améliorations technologiques et utilisation des biocarburants), mais elle ne préjuge pas des mesures supplémentaires que la Commission pourrait proposer pour limiter les effets du transport routier sur le changement climatique. Au vu des divers facteurs qui influent sur les émissions des transports routiers, une série de mesures s'impose :

Mesures agissant sur l'offre : la Commission entend mettre en œuvre son approche intégrée afin d'atteindre l'objectif de l'UE de 120 g CO₂/km d'ici à 2012. Ceci peut être réalisé par la combinaison de mesures prises au niveau de l'UE et des États membres. La Commission proposera un cadre législatif si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008 afin de réaliser l'objectif de l'UE de 120 g/km CO₂. Ce cadre législatif sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ pour atteindre l'objectif de 130g CO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologiques sur les moteurs, et une réduction supplémentaire de 10g CO₂/km, ou équivalent si nécessaire techniquement, par le biais d'autres améliorations technologiques et par un usage accru des biocarburants, spécifiquement : i) fixation d'exigences minimales de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation; ii) présence obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneus; iii) fixation de limites maximales de résistance au roulement des pneumatiques au niveau de l'UE, pour les pneus équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers; iv) utilisation d'indicateurs de changement de vitesse; v) amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) avec pour objectif d'atteindre 175 g CO₂/km d'ici à 2012 et 160 g CO₂/km d'ici à 2015; vi) utilisation accrue des biocarburants optimisant la performance environnementale ;

Mesures agissant sur la demande: au-delà du cadre législatif, la stratégie de la Commission en vue de réduire plus encore les émissions de CO₂ devrait encourager des efforts supplémentaires des autres moyens de transport (véhicules lourds, etc.), par les États membres (fiscalité basée sur le CO₂ et autres incitations fiscales, marchés publics écologiques, gestion du trafic, infrastructures, etc.) et par les consommateurs (choix éclairé des acheteurs, comportement au volant responsable). La Commission invite en particulier les États membres à adopter sa proposition de directive concernant les taxes des voitures particulières (voir CNS/2005/0130) le plus rapidement possible et à adapter leurs régimes de fiscalité automobile de manière à promouvoir l'achat de voitures particulières économes en carburant dans toute l'Union européenne et à aider les constructeurs automobiles à respecter le futur cadre pour l'amélioration du rendement énergétique des véhicules.

Comportement des consommateurs : la Commission adoptera en 2007 une proposition modifiée visant à améliorer l'efficacité de la directive 1999/94/CE concernant la fourniture d'informations sur la consommation de carburant des voitures particulières. Parallèlement, les constructeurs automobiles sont invités à signer d'ici la fin du premier semestre 2007 un accord volontaire concernant un code de bonnes pratiques communautaire en matière de commercialisation des voitures et de publicité faite à leur égard, afin de promouvoir les véhicules économes en carburant. Les États membres sont également invités à continuer de promouvoir l'écoconduite en tant que moyen de sensibilisation aux incidences de l'utilisation de la voiture sur le changement climatique.

Enfin, en vue d'analyser dans une phase ultérieure la possibilité de fixer des objectifs plus ambitieux que l'actuel objectif communautaire de 120 g CO₂/km, des efforts de recherche et développement seront déployés en vue de la mise au point et de la démonstration de techniques avancées de réduction des émissions de CO₂. La Commission soutiendra les efforts de recherche visant à atteindre l'objectif de l'ERTRAC (comité consultatif pour la recherche dans le domaine du transport routier) à savoir des améliorations du rendement des voitures qui permettront de réduire de près de 40% les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves en 2020. Cela correspondrait à une moyenne de 95 g CO₂/km pour le parc des voitures neuves.

Stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'initiative de M. Chris DAVIES (ALDE, UK) en réponse à la communication de la Commission sur les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers.

Les principaux points du rapport sont les suivants :

Calendrier et objectifs : le rapport accueille favorablement l'intention de la Commission de présenter un cadre juridique communautaire pour la réduction des émissions de CO₂, notamment la mise en place de mesures contraignantes visant à améliorer les performances des véhicules légers en matière de consommation de carburant par un perfectionnement de la technologie des moteurs, d'autres avancées technologiques et l'utilisation de biocarburants. Les députés demandent que le recours envisagé à des « mesures complémentaires » pour atteindre l'objectif convenu de 120g CO₂/km d'ici 2012 soit rendu possible au moyen de normes chiffrées et estiment que la législation devrait établir des objectifs clairs et mesurables pour les réductions des émissions obtenues à l'aide de moyens technologiques.

Le rapport propose que des objectifs annuels contraignants soient fixés pour les émissions avec effet au 1^{er} janvier 2009, de façon à assurer que les émissions moyennes de toutes les voitures placées sur le marché de l'UE à compter du 1^{er} janvier 2012 ne dépassent pas 120 g CO₂/km. La Commission est invitée à présenter des propositions législatives visant à garantir la mise en place de mesures complémentaires donnant lieu à une réduction supplémentaire des émissions de CO₂ des voitures particulières de 10g CO₂/km. A partir de 2020, les quotas d'émissions ne devraient pas excéder 95g CO₂/km. Les objectifs à plus long terme devraient être fixés d'ici à 2016 au plus tard et devraient ramener ce taux à 70g CO₂/km, voire moins, à l'horizon 2025.

Dérogations : au vu des difficultés que certains fabricants spécialisés pourraient éprouver pour réduire les émissions moyennes du nombre limité de voitures qu'ils produisent dans les délais impartis, le rapport recommande que chaque fabricant ou importateur soit en droit de ne pas

inclure chaque année 500 véhicules identifiés dans les données utilisées pour déterminer les émissions moyennes, à condition que les émissions et la consommation de carburant de ces véhicules soient étiquetées et notifiées aux consommateurs conformément aux exigences légales habituelles.

Partage de la tâche entre les fabricants : le rapport insiste pour que des réductions de CO₂ interviennent pour tous les véhicules mis sur le marché, tout en soulignant l'importance d'autoriser un dépassement des limites d'émissions pour des types particuliers de véhicules afin d'éviter des perturbations excessives sur le marché de l'automobile. La Commission devrait s'assurer que tous les constructeurs fournissent des efforts appropriés et prévoir les mesures d'incitation nécessaires pour obtenir une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble du parc automobile. Les députés estiment toutefois que le programme futur ne doit en aucun cas récompenser les constructeurs dont les véhicules sont traditionnellement les plus polluants et récompenser au contraire les technologies les plus avancées et les carburants alternatifs en fonction de leurs performances en termes d'émissions de gaz à effet de serre (hybrides, hydrogène, véhicules électriques ou autres carburants de substitution).

Crédits de carbone : le rapport propose l'introduction, en 2011, d'un nouveau mécanisme, le « Carbon Allowance Reductions System » (CARS) par lequel les fabricants se verront imposer des sanctions financières proportionnelles à tout dépassement des limites d'émissions par voiture vendue. Ces pénalités pourront être compensées par des bonifications accordées aux voitures nouvellement immatriculées du même fabricant dont les émissions sont inférieures aux valeurs limites. Par ailleurs, l'information sur la performance en matière de réduction de CO₂ devrait être rendue publique, selon les députés.

Essais, contrôle des données et spécifications des véhicules : le rapport insiste pour prendre en compte l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, y compris les émissions imputables aux systèmes de climatisation. Il demande en outre à la Commission de formuler des propositions pour la mise à jour des cycles d'essais afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite. La Commission est encouragée à introduire de nouvelles normes qui permettent d'accorder une valeur fixe dans le but d'associer la réduction des émissions de CO₂ à des améliorations utiles comme des indicateurs de changement de vitesse, des indicateurs de consommation, des systèmes d'air conditionné d'efficacité élevée, des lubrifiants améliorés, des systèmes "start-stop", des pneumatiques présentant une faible résistance au roulement et des systèmes de surveillance de la pression des pneus. Le rapport recommande également, pour promouvoir un comportement de conduite respectueux de l'environnement, d'installer dans les véhicules des dispositifs techniques renseignant sur la consommation de carburant et les coûts en résultant.

Publicité et étiquetage: le rapport recommande que des exigences minimales contraignantes et uniformes soient fixées pour la communication d'informations relatives à la consommation de carburant (l/100 km) et aux émissions de CO₂ (g/km) des nouvelles voitures dans les publicités, la documentation commerciale et promotionnelle et les salles d'exposition de façon bien visible, sous une forme aisée à comprendre pour les consommateurs. Les députés suggèrent par ailleurs l'introduction d'un code de la publicité contraignant interdisant les allégations écologiques trompeuses et recommandent de mettre en place un système de classement des performances environnementales ("étoile verte"), tenant compte de tous les aspects des performances environnementales.

Promotion de la demande des consommateurs : les députés soutiennent le recours à des mesures fiscales et encouragent les États membres à introduire des taxes à la fois sur l'achat et la circulation des véhicules dont les émissions sont supérieures à la moyenne. Pour empêcher une fragmentation du marché intérieur, ils suggèrent d'adopter dans l'ensemble de l'Union européenne des définitions uniformes des valeurs d'émission de CO₂, que les États membres utiliseraient pour mettre en place des incitations fiscales en rapport avec les émissions. La commission se prononce enfin pour une fiscalité fondée sur le CO₂ pour les automobiles et les carburants de substitution, en sorte de créer les incitations appropriées pour les consommateurs et l'industrie.

Stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers

Le Parlement européen a adopté le rapport d'initiative de M. Chris DAVIES (ALDE, UK) en réponse à la communication de la Commission sur les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers.

Les principaux points du rapport sont les suivants :

Calendrier et objectifs : constatant que l'approche volontaire a échoué et que l'industrie automobile ne parviendra pas à respecter son engagement visant à atteindre un niveau de 140g CO₂/km en 2008, le Parlement accueille favorablement l'intention de la Commission de présenter un cadre juridique communautaire pour la réduction des émissions de CO₂, notamment la mise en place de mesures contraignantes visant à améliorer les performances des véhicules légers en matière de consommation de carburant par un perfectionnement de la technologie des moteurs, d'autres avancées technologiques et l'utilisation de biocarburants.

Le rapport propose que des objectifs annuels contraignants soient fixés pour les émissions avec effet à compter de 2011, dans le but de promouvoir des améliorations technologiques pour les véhicules et, ainsi, d'assurer par ce seul moyen que les émissions moyennes de toutes les voitures placées sur le marché de l'Union en 2015 ne dépassent pas 125 g CO₂/km. La Commission est invitée à présenter des propositions législatives et des mesures concrètes garantissant que, par la voie des mesures complémentaires, des réductions des émissions de CO₂ d'au moins 10g CO₂ /km puissent être réalisées, afin d'atteindre la valeur cible globale de 120g CO₂/km. À partir de 2020, les quotas d'émissions ne devraient pas excéder 95g CO₂/km. Des objectifs à plus long terme devraient être fixés d'ici à 2016 au plus tard et devraient ramener ce taux à 70g CO₂/km, voire moins, à l'horizon 2025.

Rappelant sa résolution du 16 novembre 2005 qui appelle à la mise en place de « limites obligatoires pour les émissions de CO₂ provenant de véhicules neufs, de l'ordre de 80 à 100g CO₂/km à moyen terme », le Parlement souscrit à l'intention de la Commission de favoriser la recherche, le développement et la démonstration de technologies avancées, notamment pour atteindre des objectifs plus ambitieux en 2020. La Commission est invitée à évaluer la possibilité de réductions progressives supplémentaires, au-delà de 2012, par le recours à des matériaux plus légers dans la fabrication des véhicules, tout en veillant au respect de la législation en vigueur et à la sécurité routière des passagers et des usagers vulnérables.

Dérogations : au vu des difficultés que certains fabricants spécialisés pourraient éprouver pour réduire les émissions moyennes du nombre limité de voitures qu'ils produisent dans les délais impartis, le rapport recommande que chaque fabricant ou importateur soit en droit de ne pas inclure chaque année 500 véhicules identifiés dans les données utilisées pour déterminer les émissions moyennes, à condition que les émissions et la consommation de carburant de ces véhicules soient étiquetées et notifiées aux consommateurs conformément aux exigences légales habituelles. Le Parlement recommande en outre que la Commission envisage d'introduire dans la législation des propositions comportant des objectifs de réduction ambitieux à l'intention des constructeurs à faible volume (300.000 unités de production au maximum) et des nouveaux venus possédant moins de 0,5% des parts de marché.

Partage de la tâche entre les fabricants : le rapport insiste pour que des réductions de CO₂ interviennent pour tous les véhicules mis sur le marché, tout en soulignant l'importance d'autoriser un dépassement des limites d'émissions pour des types particuliers de véhicules afin d'éviter des perturbations excessives sur le marché de l'automobile. La Commission devrait s'assurer que tous les constructeurs fournissent des efforts appropriés et prévoir les mesures d'incitation nécessaires pour obtenir une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble du parc automobile. Les députés estiment toutefois que le programme futur ne doit en aucun cas récompenser les constructeurs dont les véhicules sont traditionnellement les plus polluants et récompenser au contraire les technologies les plus avancées et les carburants alternatifs en fonction de leurs performances en termes d'émissions de gaz à effet de serre (hybrides, hydrogène, véhicules électriques ou autres carburants de substitution).

La Commission est invitée à solliciter l'avis des parties concernées et à présenter, sur cette base, au Parlement et au Conseil des propositions visant à garantir que la définition de la courbe des valeurs limites soit établie en tenant compte des différences entre les tailles des voitures et le coût technologique des réductions des émissions et de l'accessibilité des voitures neuves pour différentes catégories de consommateurs, tout en garantissant la diversité et l'équité sociale. En vue de garantir la transparence et de faciliter la comparaison entre les véhicules et les constructeurs, l'information sur la performance en matière de réduction de CO₂ devrait être rendue publique, estiment les députés.

Crédits de carbone : le Parlement propose l'introduction, en 2011, d'un nouveau mécanisme, le « Carbon Allowance Reductions System » (CARS) selon lequel les fabricants se verraient imposer des sanctions financières proportionnelles à tout dépassement des limites d'émissions par voiture vendue. Ces pénalités pourraient être compensées par des bonifications accordées aux voitures nouvellement immatriculées du même fabricant dont les émissions sont inférieures aux valeurs limites. Par ailleurs, les véhicules disposant de technologies très faiblement émettrices de CO₂ - telles que l'hydrogène, les piles à combustible et les chargeurs - devraient bénéficier de crédits spécifiques et ce afin de « permettre à tout véhicule de ce type introduit entre maintenant et la première année d'application d'être pris en compte dans le cadre de la procédure de contrôle du CO₂ en tant qu'équivalent de, par exemple, 40 véhicules conventionnels ».

Essais, contrôle des données et spécifications des véhicules : le Parlement insiste pour prendre en compte l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, y compris les émissions imputables aux systèmes de climatisation. Il demande en outre à la Commission de formuler des propositions pour la mise à jour des cycles d'essais afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite. La Commission est encouragée à introduire de nouvelles normes qui permettent d'accorder une valeur fixe dans le but d'associer la réduction des émissions de CO₂ à des améliorations utiles comme des indicateurs de changement de vitesse, des indicateurs de consommation, des systèmes d'air conditionné d'efficacité élevée, des lubrifiants améliorés, des systèmes "start-stop", des pneumatiques présentant une faible résistance au roulement et des systèmes de surveillance de la pression des pneus. Le rapport recommande également, pour promouvoir un comportement de conduite respectueux de l'environnement, d'installer dans les véhicules des dispositifs techniques renseignant sur la consommation de carburant et les coûts en résultant.

Publicité et étiquetage: les députés recommandent de fixer des exigences minimales en matière d'informations relatives à la consommation de carburant (l/100 km) et aux émissions de CO₂ (g/km) des nouvelles voitures dans les publicités, la documentation commerciale et promotionnelle et les salles d'exposition de façon bien visible, sous une forme aisée à comprendre pour les consommateurs. Ils proposent également qu'un pourcentage minimum de 20% de l'espace affecté à la promotion de nouvelles voitures dans la publicité soit réservé à des informations relatives à la consommation d'énergie et aux émissions de CO₂. Le rapport suggère par ailleurs l'introduction d'un code de la publicité contraignant interdisant les allégations écologiques trompeuses et recommande de mettre en place un système de classement des performances environnementales (« étoile verte »), tenant compte de tous les aspects des performances environnementales.

Promotion de la demande des consommateurs : les députés soutiennent le recours à des mesures fiscales et encouragent les États membres à introduire des taxes à la fois sur l'achat et la circulation des véhicules dont les émissions sont supérieures à la moyenne. Pour empêcher une fragmentation du marché intérieur, ils suggèrent d'adopter dans l'ensemble de l'Union européenne des définitions uniformes des valeurs d'émission de CO₂, que les États membres utiliseraient pour mettre en place des incitations fiscales en rapport avec les émissions. Les députés se prononcent enfin pour une fiscalité fondée sur le CO₂ pour les automobiles et les carburants de substitution, en sorte de créer les incitations appropriées pour les consommateurs et l'industrie.

Le Parlement invite enfin la Commission à préparer le lancement, au niveau de l'Union, d'une campagne sur l'écoconduite et à lui présenter un rapport précisant dans quelle mesure les avantages en termes de réduction des émissions de CO₂ découlant de l'écoconduite peuvent être rendus mesurables.