

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

2007/2119(INI) - 24/10/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

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 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, 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.