

Pollution de l'air: surveillance des émissions de dioxyde de carbone CO₂ des véhicules particuliers neufs

1998/0202(COD) - 09/12/2002 - Document de suivi

La Commission a présenté une communication sur la mise en oeuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures (troisième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie - Exercice 2001). Le document rappelle que la stratégie de la Communauté pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et améliorer l'économie de carburant vise à atteindre d'ici à 2005, et en 2010 au plus tard, un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ de 120 g CO₂/km pour les voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne. La valeur d'émission spécifique de CO₂/km enregistrée pour l'année civile 2001 se situe entre 167 et 170 g CO₂/km, comparée à 186 g CO₂/km en 1995, année de référence de la stratégie. Quelles que soient les mesures décidées, la Commission estime qu'il est assez improbable que l'objectif fixé par la stratégie communautaire soit atteint dès 2005. Cependant, on peut raisonnablement espérer qu'il le sera d'ici à 2010 si les mesures nécessaires sont prises et si tout est mis en oeuvre pour y parvenir. Il semble évident que la mise en oeuvre des trois piliers de la stratégie sera nécessaire pour atteindre l'objectif global. L'industrie automobile progresse de manière satisfaisante par rapport aux engagements qu'elle a contractés. D'après les rapports conjoints, les associations de constructeurs d'automobiles européens (ACEA) et japonais (JAMA) ont nettement progressé jusqu'à présent, mais l'association des constructeurs coréens (KAMA) doit considérablement intensifier ses efforts. Pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO₂/km, les trois associations doivent soutenir l'effort voire redoubler d'efforts. Au vu des rapports conjoints, la Commission n'a aucune raison particulière de penser que l'ACEA et la JAMA ne tiendront pas leurs engagements respectifs. Plusieurs États membres accusent un retard dans la mise en oeuvre de la directive 1999/94/CE relative à l'étiquetage de la consommation de carburant et de la décision 1753/2000/CE établissant le programme de surveillance. Cela gêne la mise en oeuvre de la stratégie et le suivi de celle-ci. Durant la période de surveillance, la Commission a poursuivi ses travaux sur les mesures de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et a commencé à travailler sur les systèmes de climatisation mobiles.