# Résolution sur le changement climatique dans la perspective de la conférence de Buenos-Aires, novembre 1998, vers une stratégie communautaire post-Kyoto

1998/2602(RSP) - 29/07/1998 - Pour information

OBJECTIF : dans le cadre de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO2 des voitures particulières, présentation de l'accord environnemental conclu avec l'industrie automobile européenne. CONTENU : La Commission européenne et l'ACEA, Association des constructeurs européens d'automobiles, sont parvenus à conclure un accord volontaire en vue d'une réduction des émissions de CO2 des voitures particulières, accord permettant d'éviter la mise en oeuvre d'un cadre légal contraignant (qui serait automatiquement présenté par la Commission, si l'accord était mal appliqué). L'accord prévoit l'engagement du secteur automobile européen de limiter les émissions de CO2 à 140 g /km d'ici 2008 pour tous les véhicules neufs commercialisés dans l'Union (le Conseil s'était fixé comme objectif, dès 1996, en fonction de la stratégie générale de réductions des émissions de CO2, que la valeur limite à atteindre pour les nouvelles voitures serait de 120 g/km d'ici 2005 ou 2010 au plus tard). Outre les véhicules traditionnels, seront également pris en considération les véhicules de conception innovante et les voitures utilisant des combustibles alternatifs ou de nouveaux systèmes de propulsion. L'ACEA s'engage par ailleurs à évaluer la situation en 2003 et éventuellement à revoir ses objectifs en vue d'une réduction supplémentaire à l'horizon 2012. Elle s'engage également à mettre sur le marché dès 2000 des voitures n'excédant pas 120g/km de CO2 ou moins. Une "fourchette-cible" est également prévue en 2003 pour les émissions moyennes des voitures neuves, mais qui serait purement indicative (165-170 g/km). Les réductions d'émissions de CO2 devraient être obtenues par des évolutions technologiques aussi bien que par des modifications de la structure du marché (glissement de la demande vers des véhicules plus petits et plus efficients en terme de consommation). Cette évolution du marché pourrait être induite par une modification du comportement du consommateur ainsi que par de nouvelles politiques de produits et de marketing, des mesures fiscales et/ou un étiquetage spécifique relatif aux économies de carburants. Des mesures fiscales additionnelles (non incluses dans l'accord) pourraient encore apporter une valeur ajoutée à l'accord. Dans une recommandation relative à l'accord que la Commission s'engage à présenter ultérieurement, celle-ci pourrait insister sur les effets potentiels assurés par ces mesures fiscales. Pour sa part, l'ACEA s'engage à atteindre son objectif de réduction de CO2 uniquement par le progrès technologique et ses répercussions sur le marché. La mise en oeuvre de cet accord dépend toutefois d'un certain nombre d'hypothèses indépendantes de l'engagement de l'ACEA: -la disponibilité de carburants adéquats pour la mise en oeuvre des technologies qui permettront d'atteindre les objectifs de réduction de CO2 (l'accord s'appuie sur le compromis obtenu en conciliation sur le volet "qualité des carburants" du programme auto-oil); -l'annulation des distorsions de concurrence pouvant désavantager les constructeurs européens du fait de leurs efforts de rédution de CO2 face à leur concurrents américains, japonais et coréens; -l'absence d'entraves à la commercialisation de technologies de consommation réduite (ce qui ne restreint en rien la liberté dela Communauté et des Etats membres de recourir à des mesures fiscales ou législatives); -la situation économique générale de l'industrie automobile européenne. Enfin, l'Accord prévoit la mise en place d'un système de surveillance des émissions de CO2 des voitures particulières, placé sous la double responsabilité de la Commission et de l'ACEA.