

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

1998/0202(COD) - 24/08/2006 - Document de suivi

La Commission a présenté son sixième rapport annuel sur la mise en oeuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO² des voitures. Le document concerne les activités de surveillance menées en 2004 ainsi que les études lancées cette année-là.

La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO² des voitures particulières et d'amélioration de l'économie de carburant vise à atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO² de 120 g/km pour les voitures particulières nouvellement immatriculées dans la Communauté. La valeur moyenne atteinte pour l'UE-15 en 2004 était de 163 g/km²³, contre 186 g/km en 1995 (année de référence de la stratégie communautaire) – soit une réduction d'environ 12,4%.

Les évaluations réalisées montrent que l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) la JAMA (Association des constructeurs d'automobiles japonais) et laKAMA (Association des constructeurs d'automobiles coréens) ont respecté, entre 1998 et 2004, toutes les obligations formulées dans leurs engagements. L'industrie automobile a ainsi contribué de manière mesurable à la stratégie de l'UE en matière de réduction des émissions de CO² et à la réalisation des objectifs de réduction qui lui ont été fixés en vertu du protocole de Kyoto.

Pour atteindre l'objectif final prévu dans les engagements (140 g de CO₂/km), les trois associations doivent intensifier leurs efforts. En effet, bien que la période d'engagement arrive à son terme, l'ACEA et la JAMA n'ont pas été en mesure de donner des assurances plus fermes que les années précédentes quant à la réalisation de l'objectif de 140 g de CO₂/km d'ici à 2008 (ACEA) et 2009 (JAMA). La KAMA, qui est parvenue à une réduction très importante des émissions en 2004, a confirmé que rien ne lui donnait lieu de penser qu'elle ne respecterait pas son engagement.

La Commission souligne l'importance d'atteindre l'objectif de 140 g de CO₂/km, objectif qu'elle juge réalisable. Elle souligne également la nécessité de poursuivre les efforts de recherche technologique, développement et démonstration en vue de mettre au point des systèmes de propulsion et des systèmes auxiliaires (tels que les systèmes de climatisation mobiles) plus performants pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. De leur côté, les associations préfèrent privilégier une approche intégrée plutôt que de se concentrer uniquement sur la technologie automobile.

La Commission a décidé de procéder, en 2005-2006, à un réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ dues aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers. Compte tenu de l'objectif communautaire de 120 g/km, elle examinera les options envisageables, dont les options législatives, pour réduire encore les émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. Ce réexamen sera mené dans le cadre du programme européen sur le changement climatique, et la Commission a l'intention de présenter au Parlement européen et au Conseil une communication relative à une stratégie révisée au cours du second semestre 2006.