

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

2007/2119(INI) - 12/09/2007

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.