

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

2007/2119(INI) - 07/02/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : prévoir un cadre législatif pour garantir que l'UE atteigne ses objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂ causées par les voitures.

CONTEXTE : l'Union européenne doit réduire sa dépendance à l'égard des importations de pétrole et lutter contre la pollution atmosphérique ; elle doit en outre jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre le changement climatique. Afin de respecter les engagements qu'elle a pris d'ici à 2012, et pour aller au-delà, elle doit réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs. Le secteur des transports de passagers par route, dont les émissions ne cessent d'augmenter en dépit des progrès technologiques, mérite une attention particulière. En conséquence, des mesures s'imposent pour que le secteur des transports ne contrecarre pas les efforts mis en œuvre pour lutter contre le changement climatique, mais au contraire pour qu'il y prenne part.

L'expérience acquise par la mise en œuvre de l'actuelle stratégie met en lumière un certain nombre de points : 1) les émissions moyennes des voitures neuves étaient de 163 g CO₂/km en 2004, soit une réduction de 12,4% par rapport à la valeur de référence de 186 g CO₂/km en 1995. Au cours de la même période, les dimensions des voitures neuves vendues dans l'UE ont considérablement augmenté et les véhicules sont devenus beaucoup plus puissants, alors que l'augmentation des prix a été inférieure à l'inflation ; 2) les études réalisées sur l'impact des mesures agissant sur la demande qui ont été adoptées jusqu'ici par les États membres ont montré que l'essentiel des réductions ont été obtenues grâce à l'amélioration de la technologie automobile ; 3) les progrès réalisés jusqu'à présent ont permis de se rapprocher de l'objectif de 140 g CO₂/km d'ici à 2008-2009, mais en l'absence de mesures supplémentaires, l'objectif de 120 g CO₂/km que s'est fixé l'UE ne sera pas atteint à l'horizon 2012.

L'approche volontaire n'ayant pas fonctionné, la Commission considère nécessaire de recourir à une approche législative et souligne qu'en complément de la législation proposée, il est urgent que les pouvoirs publics prennent aussi des mesures pour maîtriser les réductions d'émissions, également à l'horizon 2008-2009, par exemple sous la forme d'incitations fiscales et de marchés publics écologiques.

CONTENU : la présente communication est centrée sur la réduction des émissions de CO₂ via une approche intégrée (améliorations de la consommation de carburant des véhicules légers ; autres améliorations technologiques et utilisation des biocarburants), mais elle ne préjuge pas des mesures supplémentaires que la Commission pourrait proposer pour limiter les effets du transport routier sur le changement climatique. Au vu des divers facteurs qui influent sur les émissions des transports routiers, une série de mesures s'impose :

Mesures agissant sur l'offre : la Commission entend mettre en œuvre son approche intégrée afin d'atteindre l'objectif de l'UE de 120 g CO₂/km d'ici à 2012. Ceci peut être réalisé par la combinaison de mesures prises au niveau de l'UE et des États membres. La Commission proposera un cadre législatif si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008 afin de réaliser l'objectif de l'UE de 120 g/km CO₂. Ce cadre législatif sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ pour atteindre l'objectif de 130g CO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologique sur les moteurs, et une réduction supplémentaire de 10g CO₂/km, ou équivalent si nécessaire

techniquement, par le biais d'autres améliorations technologiques et par un usage accru des biocarburants, spécifiquement : i) fixation d'exigences minimales de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation; ii) présence obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneus; iii) fixation de limites maximales de résistance au roulement des pneumatiques au niveau de l'UE, pour les pneus équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers; iv) utilisation d'indicateurs de changement de vitesse; v) amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) avec pour objectif d'atteindre 175 g CO₂/km d'ici à 2012 et 160 g CO₂/km d'ici à 2015; vi) utilisation accrue des biocarburants optimisant la performance environnementale ;

Mesures agissant sur la demande: au-delà du cadre législatif, la stratégie de la Commission en vue de réduire plus encore les émissions de CO₂ devrait encourager des efforts supplémentaires des autres moyens de transport (véhicules lourds, etc.), par les États membres (fiscalité basée sur le CO₂ et autres incitations fiscales, marchés publics écologiques, gestion du trafic, infrastructures, etc.) et par les consommateurs (choix éclairé des acheteurs, comportement au volant responsable). La Commission invite en particulier les États membres à adopter sa proposition de directive concernant les taxes des voitures particulières (voir CNS/2005/0130) le plus rapidement possible et à adapter leurs régimes de fiscalité automobile de manière à promouvoir l'achat de voitures particulières économes en carburant dans toute l'Union européenne et à aider les constructeurs automobiles à respecter le futur cadre pour l'amélioration du rendement énergétique des véhicules.

Comportement des consommateurs : la Commission adoptera en 2007 une proposition modifiée visant à améliorer l'efficacité de la directive 1999/94/CE concernant la fourniture d'informations sur la consommation de carburant des voitures particulières. Parallèlement, les constructeurs automobiles sont invités à signer d'ici la fin du premier semestre 2007 un accord volontaire concernant un code de bonnes pratiques communautaire en matière de commercialisation des voitures et de publicité faite à leur égard, afin de promouvoir les véhicules économes en carburant. Les États membres sont également invités à continuer de promouvoir l'écoconduite en tant que moyen de sensibilisation aux incidences de l'utilisation de la voiture sur le changement climatique.

Enfin, en vue d'analyser dans une phase ultérieure la possibilité de fixer des objectifs plus ambitieux que l'actuel objectif communautaire de 120 g CO₂/km, des efforts de recherche et développement seront déployés en vue de la mise au point et de la démonstration de techniques avancées de réduction des émissions de CO₂. La Commission soutiendra les efforts de recherche visant à atteindre l'objectif de l'ERTRAC (comité consultatif pour la recherche dans le domaine du transport routier) à savoir des améliorations du rendement des voitures qui permettront de réduire de près de 40% les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves en 2020. Cela correspondrait à une moyenne de 95 g CO₂/km pour le parc des voitures neuves.