Informations de base

1995/2331(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Pollution de l'air: réduction des émissions de CO2 des voitures particulières, stratégie communautaire **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	GONZÁLEZ ÁLVAREZ Laura (GUE/NGL)	30/10/1996

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	BOWE David Robert (PSE)	19/03/1996
ENER Recherche, développement technologique et énergie	HOLM Ulf (V)	26/02/1996
TRAN Transports et tourisme	VAN DIJK Nel B.M. (V)	26/03/1996

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Environnement	1905	1996-03-04
Environnement	2106	1998-06-16
Environnement	1939	1996-06-26
Environnement	2062	1997-12-16
Environnement	1817	1994-12-16
Environnement	1990	1997-03-03

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé

15/12/1994	Informations supplémentaires		Résumé
16/12/1994	Débat au Conseil		
20/12/1995	Publication du document de base non-législatif	COM(1995)0689	Résumé
19/01/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
04/03/1996	Débat au Conseil		
26/06/1996	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		
03/03/1997	Débat au Conseil		
19/03/1997	Vote en commission		Résumé
19/03/1997	Dépôt du rapport de la commission	A4-0117/1997	
09/04/1997	Débat en plénière		
10/04/1997	Fin de la procédure au Parlement		
28/04/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		
16/06/1998	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		

Informations techniques

Référence de la procédure	1995/2331(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/4/07438

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0117/1997 JO C 132 28.04.1997, p. 0007	19/03/1997	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0166/1997 JO C 132 28.04.1997, p. 0125-0210	10/04/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1995)0689	20/12/1995	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(1997)0176	28/01/1997	

Document de suivi	COM(2000)0615	04/10/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2001)0643	08/11/2001	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0098/1997 JO C 089 19.03.1997, p. 0008	29/01/1997	Résumé

Pollution de l'air: réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières, stratégie communautaire

1995/2331(COS) - 20/12/1995 - Document de base non législatif

OBJECTIF : la communication de la Commission vise à définir une stratégie globale sur la réduction des émissions de CO2 produites par les voitures. CONTENU : la Commission estime que la meilleure manière de mettre en oeuvre une action communautaire en vue de réduire les émissions de CO2 des voitures particulières par une réduction de la consommation consiste à combiner quatre éléments : - la conclusion d'un accord avec l'industrie automobile européenne et les importateurs de voitures dans l'Union européenne. Cet accord engagera ceux-ci à atteindre un objectif précis concernant les émissions de CO2 des nouvelles voitures qui seront vendues dans un délai déterminé; l'accord comportera un dispositif de contrôle; - des mesures fiscales visant à inciter les consommateurs à acheter les modèles qui consomment le moins de carburant : insertion de mesures fiscales promouvant les voitures particulières performantes sur le plan de la consommation dans une future initiative communautaire globale sur la taxation des véhicules; - une meilleure information des consommateurs sur les émissions de CO2 par un système de labélisation approprié; - un effort spécial de RDT pour promouvoir les véhicules à moteur à émission faible et zéro de CO2, dans le contexte du Groupe de travail ad hoc sur la "Voiture de demain".

Pollution de l'air: réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières, stratégie communautaire

1995/2331(COS) - 08/11/2001 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté une communication sur la mise en oeuvre de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO2 des voitures (Deuxième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie - exercice 2000). La stratégie communautaire, acceptée par le Conseil en 1996, vise à atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO2 des voitures particulières neuves de 120 grammes de CO2/km d'ici 2005, et pour 2010 au plus tard. C'est l'année 1995 qui a été choisie comme date de départ pour évaluer l'avancement de la stratégie. Cette stratégie comprend trois grands piliers: - l'industrie automobile a pris des engagements concernant la réduction de la consommation de carburant, en vue d'atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO2 des voitures particulières neuves de 140 grammes de CO2/km d'ici 2008-2009; - il a été décidé d'étiqueter les voitures en ce qui concerne la consommation de carburant, pour permettre une meilleure information des consommateurs; - des mesures fiscales devraient stimuler l'amélioration du rendement énergétique des voitures. À cet égard, le Conseil a rappelé la nécessité d'étudier la possibilité d'établir un cadre de référence pour des mesures incitatives fiscales. De manière générale, la Commission estime que la mise en oeuvre de la stratégie communautaire pour réduire les émissions de CO2 des voitures particulières et réduire leur consommation de carburant avance bien. Les engagements de l'industrie automobile sont dans leur phase de mise en oeuvre. Les rapports joints en annexe montrent que l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) et la Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) ont fait des progrès appréciables. En effet, l'ACEA a déjà atteint en 2000 la limite supérieure de la fourchette indicative d'objectifs intermédiaires fixée pour 2003. En revanche, la Korea Automobile Manufacturers Association (KAMA) doit sensiblement renforcer ses efforts. Pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO2/km, les trois associations doivent maintenir ou augmenter leurs efforts. La Commission pense qu'elles devraient remplir leurs engagements, bien qu'il convienne de suivre de près la situation de la KAMA. Pour atteindre le niveau de 120 g de CO2/km qui est l'objectif de la stratégie communautaire, il est important que la Communauté continue à travailler sur les mesures fiscales. Enfin, plusieurs États membres accusent un retard dans la mise en oeuvre de la directive 1999/94/CE et de la décision 1753/2000/CE. Il est impératif que les États membres accélèrent la mise en oeuvre de ces dispositions afin d'éviter des répercussions négatives sur la mise en oeuvre de la stratégie et son suivi.

Pollution de l'air: réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières, stratégie communautaire

1995/2331(COS) - 10/04/1997 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de Mme GONZALEZ ALVAREZ (GUE/NGL, Esp), le Parlement européen constate l'insuffisance des mesures proposées par la Commission pour réduire les émissions de dioxyde de carbone des véhicules de tourisme et pour faire baisser la consommation moyenne de carburant, et rejette l'idée d'un accord volontaire entre la Communauté et l'industrie automobile. Il préconise qu'en l'an 2005, la production moyenne de CO2 de tous les nouveaux véhicules immatriculés dans l'Union soit de 120 g de CO2/km maximum, ce qui correspond à une consommation de 5 l/100 km pour les véhicules à essence et de 4,5 l/100 km pour les véhicules diesel. L'étape suivante devrait prévoir une réduction supplémentaire de la production moyenne de CO2 à 90 g/km avant l'an 2010. Le Parlement souligne la nécessité d'accroître les taux minima des droits d'accise sur l'essence et le diesel, sachant que les prix des carburants ne sont pas suffisants pour encourager les consommateurs à acquérir des véhicules à faible consommation. Dans le but de favoriser l'introduction de véhicules consommant peu et respectueux de l'environnement, la Commission devrait présenter une proposition de directive sur le cadre général de l'imposition frappant l'acquisition des véhicules à moteur ou de la taxe annuelle sur ceux-ci à l'intérieur de l'Union. Pour réduire les émissions et renforcer la sécurité, le Parlement recommande une meilleure application des limitations de vitesse, et il estime que la vitesse maximale de voitures devrait être réduite en resserant le rapport entre la puissance et la masse.

Pollution de l'air: réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières, stratégie communautaire

1995/2331(COS) - 04/10/2000

Le Conseil a invité la Commission à établir à intervalles réguliers un rapport sur l'efficacité de la stratégie communautaire en vue de réduire les émissions de CO2 des voitures particulières et d'améliorer l'économie de carburant. Le premier rapport couvre l'évolution de la situation en ce qui concerne les engagements des entreprises du secteur automobile. Les engagements des entreprises du secteur automobile constituent en effet la plus importante contribution à la stratégie communautaire. Dès la conclusion des engagements au sein du secteur automobile européen (Association des constructeurs européens d'automobiles - ACEA) en 1998, des engagements similaires ont été pris en 1999 par les secteurs automobiles japonais (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) et coréen (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA) . Ces trois engagements présentent les aspects communs suivants: - Réduction des émissions de CO2 : tous les engagements prévoient le même objectif quantifié en matière d'émissions de CO2 pour la moyenne des voitures particulières neuves vendues dans l'Union européenne, à savoir 140 grammes de CO2/km (cet objectif devant être atteint en 2009 par la JAMA et la KAMA, et en 2008 par l'ACEA). - L'ACEA, la JAMA et la KAMA s'engagent à atteindre l'objectif en matière de CO2 essentiellement au moyen du progrès technique et de modifications du marché liées. En outre, des fourchettes sont prévues pour les objectifs en ce qui concerne les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves pour la période 2003-2004. En conclusion de son rapport, la Commission estime la mise en oeuvre de la stratégie communautaire pour réduire les émissions de CO2 des voitures particulières et réduire leur consommation de carburant a bien progressé. Deux des trois piliers principaux (les engagements du secteur automobile et le marquage des voitures en ce qui concerne la consommation de carburant) ont été mis en place, et des travaux intensifs sont en cours pour mettre en place le troisième (mesures fiscales). Le premier groupe de rapports communs montrent que l'ACEA et la JAMA sont en passe d'atteindre les objectifs intermédiaires. La KAMA doit accroître considérablement ses efforts. Pour atteindre l'objectif final de 140 grammes de CO2/km, les trois associations doivent accroître leurs efforts, comme le prévoient d'ailleurs les engagements. À la lecture des rapports en annexe, la Commission pense que les associations devraient être en mesure de remplir leurs engagements. Pour atteindre la cible stratégique de la Communauté de l'ordre de 120 g CO2/km, il est nécessaire que la Communauté poursuive son travail de développement et de mise en oeuvre des piliers de l'information des consommateurs et de la fiscalité.

Pollution de l'air: réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières, stratégie communautaire

1995/2331(COS) - 29/01/1997 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité se réjouit de voir que la Commission concentre sa stratégie non seulement sur le volet fiscal, mais qu'elle se fixe également pour objectif de compléter de façon équilibrée ces actions dans le cadre d'accords volontaires ou d'actions de développement technologique. Le Comité estime qu'à l'heure actuelle le secteur automobile supporte une lourde fiscalité, mais qu'il est malgré tout possible de restructurer celle-ci de façon à ce qu'elle soit compatible avec la protection de l'environnement. Parallèlement aux esures fiscales, le Comité juge opportun de promouvoir un accord volontaire avec l'industrie européenne et les importateurs, afin d'atteindre ces objectifs de réduction des émissions de CO2 grâce à l'amélioration de l'efficacité des véhicules. Cet accord devrait être développé à travers les éléments suivants : - prise en compte de la faisabilité technique et de l'impact sur l'économie (disponibilité du modèle, acceptation par le public, possibilités d'exportation). Cela devrait permettre à l'ensemble des branches du marché existantes d'atteindre les réductions proposées (de l'ordre de 25% en moyenne); - établissement d'un calendrier détaillé, permettant de garantir que les objectifs fixés en matière de consommation pourront être atteints dans les délais minima d'un point de vue technique; - mise au point d'un système indépendant de contrôle et de mise en oeuvre des accords volontaires; - établissement d'un lien plus étroit entre l'industrie et le groupe de travail "La voiture de demain"; - évaluation de la compatibilité de cette stratégie avec les règles de concurrence tant au sein de l'Union européenne que dans le cadre de l'OMC; - inclusion des aspects importants de la labélisation dans le cadre des accords volontaires, en vue d'améliorer le choix des futurs usagers. Si les accords volontaires n'étaient pas mis en oeuvre de façon adéquate, la Commission européenne devrait développer un cadre législatif pour rendre obligatoires les actions prévues dans le cadre de la stratégie actuelle.