

Informations de base	
1998/0202(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Décision	Procédure terminée
Pollution de l'air: surveillance des émissions de dioxyde de carbone CO2 des véhicules particuliers neufs Abrogation 2007/0297(COD) Subject 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
	DELE	Délégation PE au comité de conciliation	GONZÁLEZ ÁLVAREZ Laura (GUE/NGL)
			31/01/2000
	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
			Date de nomination
Conseil de l'Union européenne	ENVI	Environnement, santé publique, politique des consommateurs	GONZÁLEZ ÁLVAREZ Laura (GUE/NGL)
			21/07/1998
	ENVI	Environnement, santé publique et protection des consommateurs	JACKSON Caroline (PPE)
			01/05/1999
	ENVI	Environnement, santé publique et protection des consommateurs	GONZÁLEZ ÁLVAREZ Laura (GUE/NGL)
			21/07/1998
	Formation du Conseil		Réunions
			Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN		2241
			2000-01-31
	Agriculture et pêche		2162
			1999-02-22
	Agriculture et pêche		2260
			2000-05-16
	Environnement		2153
			1998-12-20
	Environnement		2121
			1998-10-06

Événements clés

Date	Événement	Référence	Résumé
12/06/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0348 	Résumé
15/07/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/10/1998	Débat au Conseil		
08/12/1998	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
08/12/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0492/1998	
16/12/1998	Débat en plénière		
12/02/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0058 	Résumé
23/02/1999	Publication de la position du Conseil	05621/2/1999	Résumé
26/07/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
26/07/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A5-0004/1999	
16/09/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0013/1999	
16/09/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
16/11/1999	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
16/11/1999	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0064/1999	
01/12/1999	Débat en plénière		
02/12/1999	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0129/1999	Résumé
31/01/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
09/03/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		Résumé
09/03/2000	Décision finale du comité de conciliation		
04/04/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3608/2000	
13/04/2000	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0128/2000	
16/05/2000	Débat en plénière		
16/05/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
17/05/2000	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0217/2000	Résumé
22/06/2000	Signature de l'acte final		
22/06/2000	Fin de la procédure au Parlement		
10/08/2000	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1998/0202(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Décision

Modifications et abrogations	Abrogation 2007/0297(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/12487

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0492/1998 JO C 098 09.04.1999, p. 0006	08/12/1998	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0754/1998 JO C 098 09.04.1999, p. 0198-0251	17/12/1998	Résumé
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique		A5-0004/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0010	26/07/1999	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T5-0013/1999 JO C 054 25.02.2000, p. 0055-0076	16/09/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0064/1999 JO C 194 11.07.2000, p. 0005	16/11/1999	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0129/1999 JO C 194 11.07.2000, p. 0014-0046	02/12/1999	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0128/2000 JO C 059 23.02.2001, p. 0006	13/04/2000	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0217/2000 JO C 059 23.02.2001, p. 0069-0092	17/05/2000	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Position du Conseil		05621/2/1999 JO C 123 04.05.1999, p. 0013	23/02/1999	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(1998)0348  JO C 231 23.07.1998, p. 0006	12/06/1998	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1999)0058  JO C 083 25.03.1999, p. 0009	12/02/1999	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1998)0281 	24/02/1999	Résumé
		SEC(1999)0581		

Commission: resaisine		28/04/1999	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2000)0044 	01/02/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2002)0693 	09/12/2002	Résumé
Document de suivi	COM(2004)0078 	11/02/2004	Résumé
Document de suivi	COM(2005)0269 	22/06/2005	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0463 	24/08/2006	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2006)1078 	24/08/2006	
Document de suivi	COM(2009)0713 	12/01/2010	Résumé
Document de suivi	COM(2010)0655 	10/11/2010	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1437/1998 JO C 040 15.02.1999, p. 0009	03/12/1998	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3608/2000	04/04/2000	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

[Décision 2000/1753](#)
[JO L 202 10.08.2000, p. 0001](#)

[Résumé](#)

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

1998/0202(COD) - 09/12/2002 - Document de suivi

La Commission a présenté une communication sur la mise en oeuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures (troisième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie - Exercice 2001). Le document rappelle que la stratégie de la Communauté pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et améliorer l'économie de carburant vise à atteindre d'ici à 2005, et en 2010 au plus tard, un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ de 120 g CO₂/km pour les voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne. La valeur d'émission spécifique de CO₂/km enregistrée pour l'année civile 2001 se situe entre 167 et 170 g CO₂/km, comparée à 186 g CO₂/km en 1995, année de référence de la stratégie. Quelles que soient les mesures décidées, la Commission estime qu'il est assez improbable que l'objectif fixé par la stratégie communautaire soit atteint dès 2005. Cependant, on peut raisonnablement espérer qu'il le sera d'ici à 2010 si les mesures nécessaires sont prises et si tout est mis en oeuvre pour y parvenir. Il semble évident que la mise en oeuvre des trois piliers de la stratégie sera nécessaire pour atteindre l'objectif global. L'industrie automobile progresse de manière satisfaisante par rapport aux engagements qu'elle a contractés. D'après les rapports conjoints, les associations de constructeurs d'automobiles européens (ACEA) et japonais (JAMA) ont nettement progressé jusqu'à présent, mais l'association des constructeurs coréens (KAMA) doit considérablement intensifier ses efforts. Pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO₂/km, les trois associations doivent soutenir l'effort voire redoubler d'efforts. Au vu des rapports conjoints, la Commission n'a aucune raison particulière de penser que l'ACEA et la JAMA ne tiendront pas leurs engagements respectifs. Plusieurs États membres accusent un retard dans la mise en oeuvre de la directive 1999/94/CE relative à l'étiquetage de la consommation de carburant et de la décision 1753/2000/CE établissant le programme de surveillance. Cela gêne la mise en oeuvre de la stratégie et le suivi de celle-ci. Durant la période de surveillance, la Commission a poursuivi ses travaux sur les mesures de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et a commencé à travailler sur les systèmes de climatisation mobiles.

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

1998/0202(COD) - 22/06/2000 - Acte final

OBJECTIF : établir un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs en vue de mesurer l'efficacité de la stratégie communautaire. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Décision 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil. CONTENU: la décision établit un programme de surveillance visant à recueillir, pour chaque véhicule particulier nouvellement immatriculé, des informations sur les émissions spécifiques de CO₂, le constructeur, le type de carburant utilisé, la masse, la puissance du moteur et la cylindrée du moteur. La décision fait référence à la réduction du niveau de concentration des gaz à effet de serre, aux études visant à mesurer les émissions de CO₂ des véhicules à moteur et de leur remorque et au besoin éventuel d'un cadre juridique pour les accords à conclure avec les organisations de constructeurs automobiles. Les données recueillies serviront de base pour le contrôle de l'engagement pris volontairement par l'industrie automobile de réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur. La Commission rendra compte au Parlement et au Conseil, le 31/12/2002 au plus tard, de la mise en oeuvre du programme.

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

1998/0202(COD) - 02/12/1999 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Laura GONZALEZ ALVAREZ (GUE/NGL, E), le Parlement européen considère que les véhicules utilitaires légers, du fait qu'ils contribuent grandement aux émissions de CO₂, devraient être inclus dans le programme de surveillance. Le Parlement demande dès lors d'étendre la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ et les systèmes de surveillance à tous les véhicules automobiles. Souhaitant que des accords volontaires soient conclus avec l'industrie automobile, le Parlement presse la Commission d'élaborer le plus rapidement possible un cadre légal pour de tels accords. La Commission est invitée à rendre compte au Conseil et au Parlement, le 31/12/2002 au plus tard, de la mise en oeuvre du programme de surveillance.

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

1998/0202(COD) - 11/02/2004 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son quatrième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures (exercice 2002). Cette stratégie vise à atteindre, d'ici à 2005, et en 2010 au plus tard, un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ de 120g CO₂/km pour les voitures particulières nouvellement immatriculées dans la Communauté. La valeur d'émission spécifique de CO₂/km enregistrée pour l'année civile 2002 s'élève à 166g CO₂/km, contre 186g CO₂/km en 1995, année de référence de la stratégie communautaire. S'il est assez improbable que l'objectif de 120 g CO₂/km puisse être atteint dès 2005, on peut cependant raisonnablement espérer qu'il le soit d'ici à 2010 à condition que les mesures et les efforts nécessaires soient mis en oeuvre. Des engagements ont été contractés par les associations de constructeurs automobiles européens (Association des constructeurs européens d'automobiles - ACEA), japonais (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) et coréens (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA). L'industrie automobile progresse de manière satisfaisante par rapport aux engagements qu'elle a contractés. Toutefois, pour atteindre l'objectif final des engagements (140g de CO₂/km), les trois associations devront intensifier leurs efforts dans une mesure plus ou moins grande. Au vu des rapports conjoints, la Commission n'a aucune raison de penser que l'ACEA et la JAMA ne tiendront pas leurs engagements respectifs. La KAMA en revanche va devoir réellement redoubler d'efforts pour atteindre son objectif

intermédiaire pour 2004. La situation a été portée à l'attention de la KAMA, qui a réaffirmé sa détermination d'atteindre les objectifs définis dans son engagement. La mise en oeuvre de la directive 1999/94 et de la décision 1753/2000 sont en bonne voie et sont pratiquement achevées. La Commission poursuit ses activités concernant les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers et a entrepris des travaux relatifs aux émissions de CO₂ dues à l'utilisation de systèmes de climatisation mobiles.

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

1998/0202(COD) - 24/02/1999 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La position commune est très proche de celle de la Commission et du Parlement européen. En outre, elle renforce d'une certaine façon les obligations engendrées par la proposition initiale en créant, par exemple, un mécanisme permettant de répertorier le nombre de véhicules ayant une autre motorisation (fonctionnant avec d'autres types d'énergie) immatriculés dans chaque État membre.

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

1998/0202(COD) - 12/01/2010 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE, conformément à la décision n° 1753/2000/CE. Les données concernant l'année 2008.

Comparativement aux rapports des années précédentes, les données se rapportent à **tous les carburants** et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés du facteur de correction de 0,7% qui avait été appliqué aux fins de l'évaluation des progrès réalisés par les associations de constructeurs ACEA, JAMA et KAMA, afin de compenser la modification de la procédure d'essai qui était intervenue alors que lesdites associations avaient déjà contracté leurs engagements volontaires. Ces engagements ont été annulés par le règlement (CE) n° 443/2009.

Des données relatives aux véhicules utilisant des **carburants de substitution** figurent pour la première fois dans le rapport de surveillance étant donné la part de marché croissante de ces véhicules et la meilleure qualité des données s'y rapportant. Il s'agit notamment des catégories de carburants suivantes: Gaz de pétrole liquéfié (GPL), Gaz naturel (GN), Électricité, Hydrogène, Carburant mixte, Essence-bioéthanol, Essence-gaz naturel et Autres.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves : en 2008, les émissions moyennes spécifiques de CO₂ se sont élevées à **153,5g CO₂/km**, soit une diminution de 3,3% ou de 5,2 grammes par kilomètre par rapport à l'année précédente (158,7g CO₂/km en 2007) qui représente la plus forte baisse relative des émissions spécifiques depuis le début du programme de surveillance. Bien que cette baisse soit peut-être en partie imputable à l'arrivée de la crise économique, les données indiquent qu'il n'y a pas eu de net recentrage du parc automobile autour des petites cylindrées, puisque la puissance moyenne des véhicules est restée la même et que la masse a très peu diminué, retrouvant le niveau de 2006.

Tant les véhicules à essence que les véhicules diesel ont amélioré leurs performances en matière d'émissions de plus de 5 grammes par kilomètre par rapport à l'année 2007. Depuis l'année 2000, l'amélioration a été de 11% dans le cas des véhicules à essence contre 6% seulement dans celui des véhicules diesel. Quant aux véhicules à carburant de substitution (VCS), ils ont enregistré une amélioration de 34% par rapport à l'année 2000. En 2008, le pourcentage de VCS a pratiquement doublé par rapport à l'année précédente, et ces véhicules représentent à présent 1,3% des immatriculations de voitures particulières neuves.

En 2008, **les États membres de l'UE 15 ont été à l'origine de la grande majorité des immatriculations de voitures particulières neuves.** L'écart entre les émissions de CO₂ des véhicules à essence de l'UE 15 et celles de l'UE 10 s'est réduit, passant de 10 grammes par kilomètre en 2005 à moins de 1 gramme par kilomètre en 2008, les voitures neuves de l'UE 10 émettant moins de CO₂ au kilomètre. Toutefois, les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières diesel neuves vendues dans l'UE 15 sont inférieures à celles de la flotte des voitures diesel neuves vendues dans l'UE 10. Alors qu'en 2005-2006, les voitures particulières diesel neuves de l'UE 15 émettaient en moyenne 1 ou 2 grammes de CO₂ au kilomètre de plus que celles de l'UE 10, en 2008, elles ont émis en moyenne plus de 4 grammes de CO₂ au kilomètre de moins que les véhicules neufs de l'UE 10.

Au total, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE 15 en 2008 sont inférieures à celles des voitures particulières neuves de l'UE 10 pour la première fois depuis le début de la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves.

Puissance du moteur, cylindrée et masse : alors que la puissance moyenne du moteur des voitures particulières neuves était en augmentation les années précédentes, elle est restée constante entre 2007 et 2008. **La puissance moyenne des véhicules à essence semble augmenter beaucoup plus lentement que celles des véhicules diesel.** En ce qui concerne la puissance moyenne des VCS, les données de 2008 confirment la tendance à la baisse observée les années précédentes.

Après avoir constamment augmenté les années précédentes, la masse moyenne des voitures particulières neuves a diminué pour la première fois, revenant au niveau de 2006. La masse des véhicules à essence et des véhicules diesel n'a que très légèrement diminué. En revanche, les VCS se sont allégés en moyenne de 34 kg et leur masse moyenne est aujourd'hui très proche de celle des véhicules à essence.

Données de surveillance, par association de constructeurs : en 2008, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves ont diminué, pour toutes les associations. Par rapport à 2007, l'ACEA a réduit ses émissions moyennes de 4,7 grammes, la JAMA de 5,8 grammes et la KAMA de 10,5 grammes. Alors que la masse moyenne des voitures particulières neuves produites par l'ACEA en 2008 est restée constante par rapport à l'année 2007, les véhicules neufs produits par la JAMA et par la KAMA se sont allégés respectivement de 20 et de 52 kg.

Les effets de la crise financière et de la récession économique sont attestés par la diminution du nombre des immatriculations de voitures particulières neuves de chaque association en 2008. La diminution est de 8% par rapport à l'année 2007. Le niveau des immatriculations de voitures particulières neuves correspond à peu près à celui qui était observé il y a quatre à cinq ans.

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

1998/0202(COD) - 22/06/2005 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté sa cinquième communication annuelle sur la mise en œuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures.

La stratégie communautaire destinée à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à réduire la consommation de carburant vise à atteindre, au plus tard en 2010, un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ de 120 g/km pour les voitures particulières nouvellement immatriculées dans la Communauté. La valeur d'émission spécifique de CO₂/km enregistrée pour l'année civile 2003 s'élève à 164 g/km, contre 186 g/km en 1995, l'année de référence de la stratégie communautaire, ce qui correspond à une réduction d'environ 12%. Les évaluations réalisées montrent que l'ACEA (constructeurs européens) et la JAMA (constructeurs japonais) ont respecté entre 1998 et 2003 toutes les obligations formulées dans leurs engagements respectifs. L'industrie automobile a ainsi contribué de manière mesurable à la stratégie de l'UE concernant la réduction des gaz à effet de serre et aux objectifs de Kyoto.

Pour atteindre l'objectif final de 140g de CO₂/km, les trois associations doivent intensifier leurs efforts. La KAMA en particulier (constructeurs coréens) suscite de réelles inquiétudes. La situation a été portée à l'attention de la KAMA, qui a réaffirmé sa détermination à atteindre les objectifs définis dans son engagement. La Commission a insisté sur l'importance d'atteindre l'objectif, qui est réalisable.

Si la transposition de la directive 1999/94/CE est achevée, les travaux concernant son efficacité présentent d'importantes lacunes. Des mesures doivent être prises pour renforcer ce pilier, ainsi que le pilier concernant les mesures fiscales, si l'on veut atteindre l'objectif communautaire de 120 g/km d'ici à 2010.

Les rapports présentés en 2003 par l'ACEA et la JAMA sur leur capacité respective à se rapprocher de l'objectif communautaire de 120 g/km d'ici à 2012 montrent que les associations ne voient aucune possibilité d'atteindre cet objectif de manière rentable par le biais de mesures techniques. La Commission préparera sa propre évaluation et présentera une proposition au Conseil et au Parlement au cours du deuxième semestre 2005. La Commission poursuit ses travaux sur les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers et sur les émissions de CO₂ dues à l'utilisation de systèmes de climatisation mobiles.

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

1998/0202(COD) - 23/02/1999 - Position du Conseil

La position commune du Conseil reprend totalement ou en partie, 11 des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Ces amendements prévoient notamment l'obligation pour les Etats membres de calculer les données pour chaque constructeur ainsi que pour l'ensemble des constructeurs. En outre, le rapport annuel élaboré par la Commission devra être soumis non seulement au Conseil mais aussi au Parlement européen. Enfin, d'autres catégories ont été ajoutées aux paramètres à surveiller, et ce afin de rendre la surveillance plus précise et de permettre ainsi de tirer de l'analyse des conclusions plus précises. Le Conseil a par ailleurs introduit de nouvelles dispositions visant à : - inclure dans le champ d'application de la décision la catégorie des véhicules à autre motorisation (fonctionnant avec d'autres types d'énergie), au sens de l'annexe II de la directive 70/156/CEE; - préciser que par "véhicule particulier", on n'entendait que les véhicules couverts, en ce qui concerne leur consommation de carburant et leurs émissions de CO₂, par le système européen d'approbation de type; - signaler que le régime ne s'applique qu'aux véhicules de passagers immatriculés pour la première fois dans la Communauté; - rappeler la nécessité, pour la Commission et les Etats membres, de maintenir des contacts en ce qui concerne le contrôle de la qualité des données; - modifier la procédure à suivre par la Commission pour s'assurer que la qualité des données fournies par les Etats membres répond aux besoins du mécanisme de surveillance; - modifier les dates de manière à prévoir une période de six mois après l'entrée en vigueur de la décision.

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

1998/0202(COD) - 10/11/2010 - Document de suivi

Conformément à la décision n° 1753/2000/CE, la Commission a présenté un rapport sur la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE (données pour l'année 2009).

Tous les États membres ont communiqué des données concernant les immatriculations de voitures particulières neuves pour l'année 2009. Les données figurant dans le rapport se rapportent à tous les carburants et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés d'un facteur de correction de 0,7%.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves (2009):

- en 2009, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne étaient de **145,7 g de CO₂/km**, soit une diminution de 5,1% ou de 7,9 g de CO₂/km par rapport à l'année précédente (153,6 g de CO₂/km en 2008) qui représente la plus forte baisse relative des émissions spécifiques depuis le début du programme de surveillance. Cette diminution est peut-être partiellement imputable à la crise économique et financière et aux modalités des programmes de mise à la casse dans plusieurs États membres ;
- certains consommateurs s'orientent désormais vers des **voitures plus petites**, puisque la puissance, la masse et la cylindrée moyennes des véhicules ont légèrement baissé en 2009 ;
- les émissions des véhicules diesel ont diminué de près de 6 grammes, celles des véhicules essence de près de 9 grammes et celles des véhicules AFV (utilisant des carburants de substitution) d'un peu plus de 11 grammes. L'écart entre les véhicules diesel et essence neufs n'est plus que de 2,3 grammes environ alors qu'il dépassait les 17 grammes il y a dix ans ;
- la proportion des voitures essence neuves a été supérieure à celle des voitures diesel neuves, la part des véhicules AFV augmentant quant à elle de manière significative. Cette évolution s'explique essentiellement par l'augmentation du nombre de véhicules essence-GPL immatriculés en Italie, pays qui représente à lui seul 92,8% des voitures particulières essence- GPL neuves immatriculées dans l'UE-27 ;
- l'UE-15 représente la grande majorité des **immatriculations** de voitures particulières neuves (94,6% en 2009). En moyenne, les voitures immatriculées dans l'UE-15 émettent 9 g de CO₂/km de moins que celles qui sont immatriculées dans l'UE-12 (Chypre, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, Slovaquie, Bulgarie et Roumanie). Au stade actuel, il est difficile de déterminer si cette tendance est imputable à un changement permanent dans le comportement des habitants de l'UE-15, ou plutôt à la crise économique et financière qui a commencé en 2008.

Autres caractéristiques des voitures particulières: puissance, cylindrée et masse :

- la **puissance moyenne** des voitures particulières neuves essence et diesel s'est stabilisée en 2008 et a diminué en 2009. La puissance moyenne des véhicules neufs essence a diminué de 4 kW, l'augmentation observée au cours des 7 dernières années se trouvant ainsi annulée. La puissance des véhicules diesel n'a diminué que de 2 kW pour revenir aux niveaux de 2006. Les données relatives à la puissance moyenne des véhicules AFV confirment la tendance à la baisse déjà observée les années précédentes, en raison notamment des très nombreux véhicules essence-GPL immatriculés en Italie ;
- la **cylindrée moyenne** des voitures particulières neuves a baissé de manière significative (à savoir de 83 cm³). Ce sont les véhicules essence qui ont enregistré la baisse la plus marquée (5%, soit 77 cm³). La diminution de la cylindrée des véhicules diesel s'est poursuivie en 2009 (2%, soit 37 cm³). L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel en ce qui concerne la cylindrée avait baissé jusqu'à atteindre 313 cm³ en 2005, après quoi il a recommencé à se creuser. En 2009, il était de 378 cm³ ;
- la **masse moyenne** des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE a diminué de 36 kg en 2009. L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel, qui se creuse lentement mais constamment depuis 2004 (226 kg), a atteint 292 kg en 2009. Toujours en 2009, la masse moyenne des véhicules diesel a diminué de 10 kg. En revanche, la masse moyenne des véhicules essence neufs a baissé de 22 kg et celle des véhicules AFV de 68 kg. Ces diminutions sont essentiellement dues au fait que les consommateurs s'orientent davantage vers des véhicules appartenant à des segments plus petits (segments A et B).

Surveillance des données par association de constructeurs automobiles : en 2009, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves ont diminué, pour toutes les associations. Par rapport à 2008, l'ACEA a réduit ses émissions moyennes de 7,3 grammes, la JAMA de 11,2 grammes et la KAMA de 9,7 grammes. En 2009, les émissions moyennes des voitures particulières neuves de la KAMA et de la JAMA ont été inférieures à celles de l'ACEA, alors que c'était l'inverse en 2007.

Si l'on compare les années 2008 et 2009, le nombre d'immatriculations de la KAMA a augmenté de 9,8% alors que, dans le même temps, celui de l'ACEA et de la JAMA a diminué respectivement de 2,2% et 7,4%. L'ACEA reste cependant, et de loin, le principal acteur sur le marché européen, puisque sa part s'est maintenue autour de 81% de l'ensemble des immatriculations réalisées pendant les cinq dernières années.

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 la KAMA (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.

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

1998/0202(COD) - 12/02/1999 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée retient, en totalité ou partiellement, 14 des 48 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les considérants, la Commission a retenu les amendements qui visent à : - rendre plus explicite l'engagement pris pour réduire les concentrations de gaz à effet de serre; - faire référence au lien entre le programme de surveillance et l'accord environnemental passé entre la Commission et l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA); - rappeler l'objectif de la stratégie CO₂/voitures et les éléments qui la composent; - indiquer que la Commission a l'intention d'étudier la possibilité d'étendre la mesure des émissions de CO₂ aux véhicules à moteur autres que les voitures particulières. Pour ce qui est du dispositif de la proposition, les amendements retenus par la Commission : - précisent que les données doivent être fournies pour chaque fabricant et pour l'ensemble des fabricants; - spécifient que les Etats membres doivent désigner les autorités compétentes en tant qu'entité responsable de la collecte et de la communication des données; - confirment que le rapport annuel basé sur les données relatives à la surveillance doit aussi être transmis au Parlement européen, en plus du Conseil. En ce qui concerne les annexes, la Commission a repris les amendements qui ont pour effet d'augmenter la différenciation des véhicules pour les catégories supérieures.

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

1998/0202(COD) - 01/02/2000 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte deux amendements dans leur intégralité, un en partie et trois en principe. Les amendements retenus par la Commission visent à : - avancer du 31 décembre 2003 au 31 décembre 2002 la date du rapport à présenter par la Commission sur la mise en oeuvre du programme (les dates indiquées dans la décision pourraient être revues en fonction de la date d'adoption), - ajouter la longueur et la largeur des véhicules à la liste des caractéristiques techniques à contrôler, - qualifier les procédures de surveillance, - mettre l'accent sur le deuxième et le troisième pilier de la stratégie communautaire concernant les taux de CO₂ et les voitures particulières, à savoir l'information des consommateurs et l'utilisation de mesures d'incitation fiscales. La Commission accepte en principe l'amendement proposé en ce qui concerne les véhicules de la catégorie N1. Il doit cependant

être reformulé de manière à le rendre conforme à l'accord interinstitutionnel et à tenir compte de l'état d'avancement actuel des travaux qui se font pour les différentes catégories de véhicules. La Commission convient que les véhicules de la catégorie N1 constituent une cible prioritaire pour de nouveaux engagements volontaires. C'est pourquoi elle prend actuellement les premières mesures en vue d'inclure la consommation de carburant et la mesure des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers (véhicules de la catégorie N1) dans la législation relative à la réception des véhicules. L'inclusion d'autres types de véhicules, en dehors de la catégorie N1, n'est pas envisagé à l'heure actuelle, pour la raison principale que ces véhicules sont réputés efficaces sur le plan de la consommation (camions), ou parce que leur part dans l'ensemble des émissions de CO₂ est trop faible. La Commission accepte également, dans son principe, l'amendement visant à ajouter un nouvel article clarifiant la nature du rapport, qui devrait également analyser si les changements dans le volume des émissions de CO₂ découlent des efforts consentis par les constructeurs ou s'ils sont attribuables à d'autres éléments de la stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. En revanche, la Commission n'a pas retenu les amendements visant à : - clarifier le texte en soulignant que l'obligation de stabiliser les émissions de CO₂ contractée par la Communauté pourrait nécessiter une réduction des concentrations de gaz à effet de serre. - obliger la Commission de présenter un cadre juridique pour les accords conclus avec les organisations des constructeurs automobiles en matière d'environnement. - renforcer les pouvoirs de la Commission à l'égard des États membres. Cependant, la Commission ne peut les accepter. La position commune représente une solution satisfaisante de ce point de vue.

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

1998/0202(COD) - 17/12/1998 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Laura GONZALEZ ALVAREZ (GUE/NL, E) sur la surveillance des émissions de dioxyde de carbone des voitures neuves, le Parlement a modifié la proposition de la Commission européenne. Les amendements adoptés visent à faire tomber les véhicules utilitaires légers (source significative d'émissions de CO₂ en milieu urbain) sous le coup du programme de surveillance, à ajouter la dimension de la caisse du véhicule aux informations à recueillir et à obliger le constructeur à rassembler ces données. Le Parlement a également modifié certains délais : - les États membres communiquent les informations chaque année à la Commission, et pour la première fois au plus tard le 01/07/2000; - la Commission publie avant le 31/07/1999 la forme précise sous laquelle les données doivent lui être communiquées; - les États membres désignent les autorités compétentes comme organisme responsable de la collecte des informations et informent la Commission pour le 31/07/1999; - les États membres rendent compte à la Commission, le 31/07/1999 au plus tard, de la manière dont ils entendent mettre en oeuvre la décision; - la Commission rend compte au Conseil et au Parlement européen le 30/06/2002 au plus tard, de la mise en oeuvre du programme. Les données recueillies pour l'année civile 2002 dans le cadre du programme de surveillance doivent servir de base pour le contrôle de l'engagement de réduire les émissions de CO₂ de tous les véhicules à moteur pris volontairement par l'industrie automobile vis-à-vis de la Commission et, le cas échéant, pour sa révision.

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

1998/0202(COD) - 16/09/1999

Le Parlement européen confirme en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision le texte voté le 17.12.1998 sur la présente proposition de décision.

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

1998/0202(COD) - 12/06/1998 - Document de base législatif

OBJECTIF: établir un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs en vue de mesurer l'efficacité de la stratégie communautaire. CONTENU: la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ fixe comme objectif une valeur moyenne de 120g/km de CO₂ pour tous les véhicules particuliers neufs vendus dans la Communauté. Cet objectif doit être atteint avant 2005 (2010 au plus tard). Il n'existe actuellement aucun dispositif permettant de surveiller avec précision les quantités moyennes de CO₂ émises par les voitures particulières neuves au niveau communautaire. Les objectifs de la proposition de décision du Conseil sont donc : - d'évaluer l'efficacité de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ dues aux voitures; - de fournir des informations sur les changements dans la composition du parc de véhicules particuliers qui résultent de la mise en oeuvre de la stratégie, et qui peuvent avoir une incidence sur la poursuite d'autres objectifs communautaires concernant, par exemple, la qualité de l'air, l'ozone troposphérique, l'acidification à l'échelle régionale et la sécurité routière; - d'apprécier les effets de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ dues aux voitures sur le marché des voitures neuves. La décision proposée prévoit la création d'un programme de surveillance visant à recueillir, pour chaque véhicule particulier nouvellement immatriculé, des informations sur les émissions spécifiques de CO₂, le constructeur, le type de carburant utilisé, la masse, la puissance du moteur et la cylindrée. Les États membres sont responsables de la collecte, du stockage et de la transmission des données pertinentes. La proposition prévoit seulement de les agréger au niveau communautaire.

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

1998/0202(COD) - 17/05/2000 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

En adoptant le rapport de Mme Laura GONZALEZ ALVAREZ (GUE/NGL, E), le Parlement européen a approuvé le projet commun sur le programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs. Les négociations ont abouti à un résultat final très satisfaisant puisque le Conseil a finalement accepté les amendements du Parlement européen relatif à la mention de la réduction du niveau de concentration des gaz à effet de serre, aux études visant à mesurer les émissions de CO₂ des véhicules à moteur et de leur remorque et au besoin éventuel d'un cadre juridique pour les accords à conclure avec les organisations de constructeurs automobiles. Il est également convenu que les données recueillies serviront de base pour le contrôle de l'engagement pris volontairement par l'industrie automobile de réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur. Le seul amendement refusé par le Conseil concerne l'obligation de recueillir l'information sur la dimension des véhicules.