

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.1.2010
COM(2009)713 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**Surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE:
données concernant l'année 2008**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE: données concernant l'année 2008

1. INTRODUCTION

L'article 9 de la décision n° 1753/2000/CE¹ impose à la Commission de soumettre chaque année au Parlement européen et au Conseil un rapport qui s'appuie sur les données relatives à la surveillance des émissions que les États membres lui ont communiquées. Le présent rapport concerne les données relatives à la surveillance pour l'année 2008.

Les dispositions du règlement (CE) n° 443/2009² relatives à la surveillance et à la communication remplaceront celles de la décision n° 1753/2000/CE. L'article 15 du règlement (CE) n° 443/2009 abroge la décision n° 1753/2000/CE avec effet au 1^{er} janvier 2010, à l'exception des articles 4, 9 et 10 de ladite décision qui continueront de s'appliquer jusqu'à ce que le rapport de surveillance concernant l'année 2009 soit remis au Parlement européen.

2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION EN CE QUI CONCERNE LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

2.1. Qualité et traitement des données

En 2008, 26 États membres ont communiqué des données conformément à la décision n° 1753/2000/CE. Seule la Bulgarie n'a fourni aucune donnée, mais il ne devrait pas en résulter d'importantes distorsions des données concernant les émissions moyennes étant donné le nombre comparativement peu élevé d'immatriculations dans ce pays. Pour plusieurs États membres, un retraitement manuel des données s'est avéré nécessaire du fait de l'utilisation d'autres types de carburants que ceux convenus, de la prise en considération de véhicules non identifiés, de l'application du facteur de correction et de la présence d'autres données peu vraisemblables. Ces questions ont été examinées lors de la procédure d'évaluation des données et ont pu être résolues sans perte de données significative. Il convient de faire preuve de circonspection lors de l'analyse des séries chronologiques car tous les États membres de l'UE n'entrent pas en ligne de compte pour toutes les années. Bien que tout soit mis en œuvre pour présenter des séries chronologiques cohérentes, certaines ruptures dans les tendances ne sont pas à exclure en raison des améliorations apportées sur les plans de la méthode et de la surveillance.

Comparativement aux rapports des années précédentes, les données agrégées figurant dans le présent rapport se rapportent à tous les carburants (auparavant, seuls les chiffres relatifs à

¹ Décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs, JO L 202 du 10.8.2000.

² Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves, JO L 140 du 5.6.2009.

l'essence et au gazole étaient communiqués) et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés d'un facteur de correction de 0,7 %. Ce facteur de correction de 0,7 % 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 volontaires³. Ces engagements ont été annulés par le règlement (CE) n° 443/2009, et il n'est donc plus nécessaire de surveiller les progrès des associations par rapport auxdits engagements. Toutefois, dans un souci de continuité avec les rapports précédents, les données par association de constructeurs automobiles sont présentées dans la section 2.4.

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.

2.2. Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves

En 2008, les émissions moyennes spécifiques de CO₂ se sont élevées à 153,5 g CO₂/km, soit une diminution de 3,3 % ou de 5,2 grammes par kilomètre par rapport à l'année précédente (158,7 g 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.

Tableau 1: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par type de carburant

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tous carburants	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,5
Essence	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6
Gazole	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,1

³ Les documents COM(2002) 693 final et COM(2004) 78 final fournissent de plus amples informations sur le facteur de correction de 0,7 %.

Carburants de substitution	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0
----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Tableau 2: Pourcentage de voitures particulières neuves utilisant les différents types de carburant

%	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Essence	68,9%	64,0%	59,2%	55,5%	51,9%	50,7%	49,4%	47,3%	47,3%
Gazole	31,0%	35,9%	40,7%	44,4%	47,9%	49,1%	50,3%	51,9%	51,4%
Carburants de substitution	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,7%	1,3%

Tableau 3: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par État membre

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Autriche	168,0	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1
Belgique	166,5	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8
Chypre					173,4	173,0	170,1	170,3	165,6
République tchèque					154,0	155,3	154,2	154,2	154,4
Danemark	175,7	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4
Estonie					179,0	183,7	182,7	181,6	177,4
Finlande	181,1	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9
France	163,6	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1
Allemagne	182,2	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8
Grèce	180,3	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8
Hongrie					158,5	156,3	154,6	155,0	153,4
Irlande	161,3	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8
Italie	155,1	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7
Lettonie					192,4	187,2	183,1	183,5	180,6
Lituanie					187,5	186,3	163,4	176,5	170,1
Luxembourg	176,7	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5
Malte					148,8	150,5	145,9	147,8	146,9
Pays-Bas	174,2	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	157,9
Pologne					154,1	155,2	155,9	153,7	153,1
Portugal	169,2		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2
Roumanie								154,8	156,0
Slovaquie						157,4	152,0	152,7	150,1
Slovénie					152,7	157,2	155,3	156,3	155,9
Espagne	159,2	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2
Suède	200,0	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9

Royaume- Uni	185,4	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2
-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Graphique 1: Évolution des émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par type de carburant (UE-27)

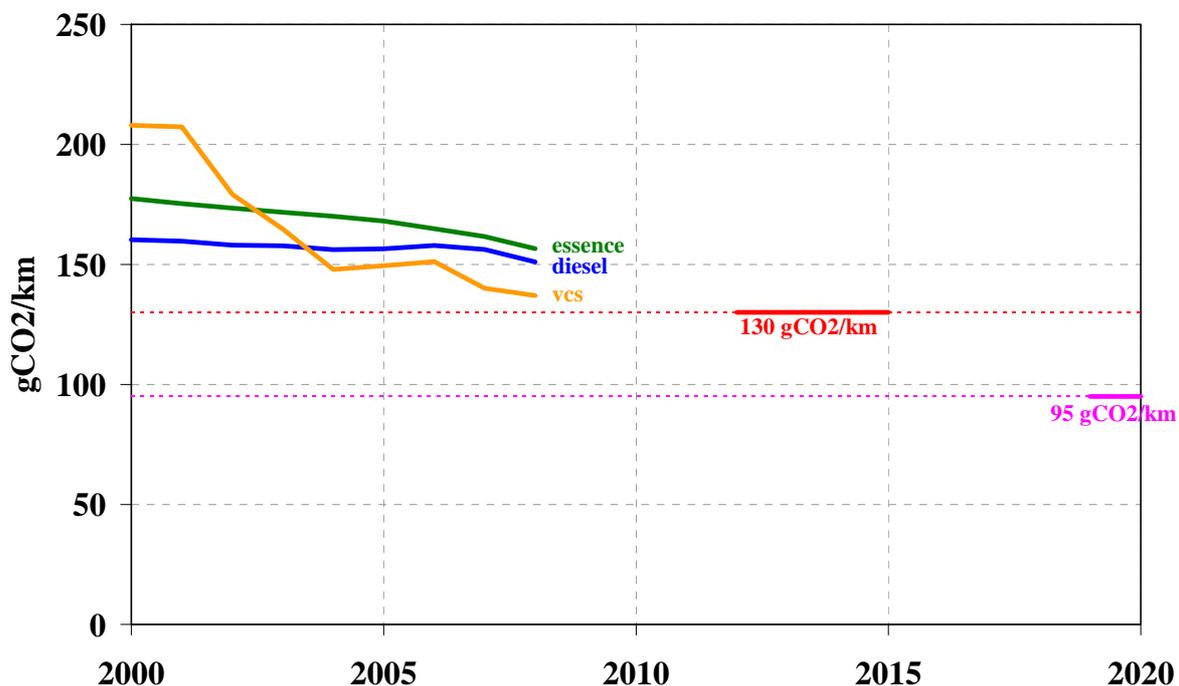


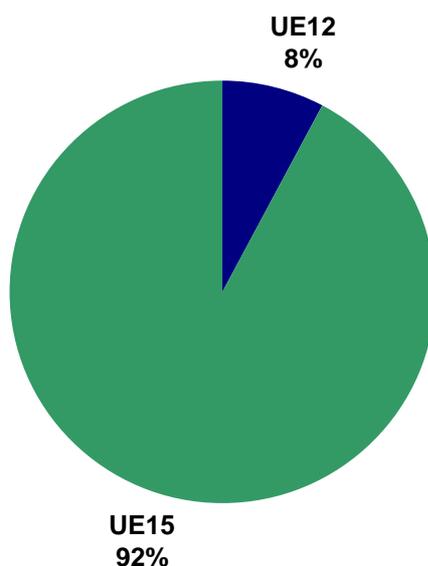
Tableau 4: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par région

	UE-15			UE-10			UE-25/UE-27 ⁴		
	Tous carburants	Essence	Gazole	Tous carburants	Essence	Gazole	Tous carburants	Essence	Gazole
2005	162,6	168,8	156,5	158,1	159,2	155,3	162,4	168,1	156,5
2006	161,5	165,4	157,9	157,3	157,9	155,8	161,3	164,9	157,9
2007	158,8	161,9	156,4	157,7	158,0	156,9	158,7	161,6	156,3
2008	153,3	156,5	151,0	155,5	155,7	155,2	153,5	156,6	151,1

⁴ L'UE-15 comprend l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède. L'UE-10 comprend Chypre, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lituanie, la Lettonie, Malte, la Pologne, la Slovénie et la République slovaque. L'UE-25 regroupe l'UE-15 et l'UE-10. L'UE-27 se compose de l'UE-25 ainsi que de la Roumanie et de la Bulgarie. Toutefois, faute de données, la Bulgarie n'est incluse dans l'UE-27 pour aucune des années; quant à la Roumanie, elle n'y est incluse ni pour l'année 2005 ni pour l'année 2006.

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.

Graphique 2: Immatriculations de voitures particulières neuves, par région, en 2008



2.3. Autres caractéristiques des véhicules: 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.

Tableau 5: Puissance moyenne du moteur des voitures particulières neuves, par type de carburant

kW	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tous carburants	x ⁵	x ⁵	77	79	80	81	83	84	84
Essence	x ⁵	x ⁵	75	76	76	76	77	77	77
Gazole	80	86	81	82	83	85	89	90	90
Carburants de substitution	68	75	77	74	69	69	69	61	61

La diminution lente de la cylindrée moyenne des voitures particulières neuves s'est légèrement accélérée en 2008. Il s'agit de la plus forte baisse de la cylindrée moyenne des moteurs depuis le début de la surveillance.

Tableau 6: Cylindrée moyenne des voitures particulières neuves, par type de carburant

cm ³	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tous carburants	1691	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1719	1690
Essence	1520	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1546	1518
Gazole	1984	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1880	1856
Carburants de substitution	1432	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387

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. Les données antérieures à 2004 n'apparaissent pas dans les tableaux en raison des problèmes rencontrés par les États membres pour communiquer leurs données à cette époque. Pour consulter les données antérieures à 2004 et

⁵ Donnée non retenue vu les chiffres peu plausibles communiqués par les États membres

obtenir des précisions sur l'origine des données relatives à la masse ainsi que pour consulter toutes les autres notes en rapport avec la masse, il convient de se reporter au tableau 2 de l'annexe du rapport précédent [COM(2009) 9 final].

Tableau 7: Masse moyenne des voitures particulières neuves, par type de carburant

kg	2004	2005	2006	2007	2008
Tous carburants	1347	1356	1372	1379	1373
Essence	1237	1235	1238	1235	1228
Gazole	1463	1479	1501	1510	1508
Carburants de substitution	1415	1404	1392	1271	1237

Tableau 8: Masse moyenne des voitures particulières neuves, par État membre

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Autriche	1290	1314	1335	1426	1432	1435	1449	1445	1431
Belgique	1250	1288	1319	1361	1375	1396	1407	1423	1425
Chypre					1205	1277	1316	1354	1372
République tchèque					1704	1242	1247	1261	1275
Danemark	1253		1306	1325	1327	1324	1328	1370	1320
Estonie					1349	1408	1433	1465	1456
Finlande	1753	1752	1759	1336	1355	1381	1401	1437	1442
France	1221	1254	1280	1305	1327	1341	1349	1375	1387
Allemagne	1310	1332	1352	1381	1408	1412	1424	1433	1425
Grèce	1186	1172	1223	1262	1277	1287	1304	1314	1311
Hongrie					1182	1203	1237	1264	1288
Irlande	1133	1248	1276	1265	1314	1341	1372	1441	1440
Italie	1586	1604	1632	1649	1259	1277	1294	1287	1285
Lettonie					1452	1445	1468	1502	1498
Lituanie					1433	1448	1483	1481	1467
Luxembourg	1826	1834	1851	1442	1471	1487	1504	1498	1490
Malte									1317
Pays-Bas	1221	1260	1264	1301	1314	1337	1332	1350	1323
Pologne					1181	1242	1271	1304	1260
Portugal			1229	1254	1295	1329	1352	1365	1352
Roumanie								1268	1286
Slovaquie						1174			
Slovénie					1246	1305	1316	1340	1350
Espagne	1137	1266	1725	1317	1335	1374	1395	1416	1400
Suède	1423	1448	1454	1472	1467	1470	1488	1503	1488

Royaume- Uni		1347	1356	1392	1387	1374	1390	1394	1380
-----------------	--	------	------	------	------	------	------	------	------

2.4. Données de surveillance, par association de constructeurs

Dans un souci de continuité avec les rapports précédents, les données de la présente section sont présentées par association de constructeurs automobiles. 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.

Tableau 9: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par association de constructeurs

gCO₂/km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,3
JAMA	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,5	154,8
KAMA	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,4	161,3	150,8

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.

Tableau 10: Masse moyenne des voitures particulières neuves, par association de constructeurs

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	1351	1369	1418	1406	1355	1365	1379	1386	1385
JAMA	1308	1379	1375	1380	1310	1309	1322	1335	1315
KAMA	1295	1366	1447	1454	1298	1340	1381	1371	1319

Les effets de la crise financière et de la récession économique actuelles 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.

Tableau 11: Immatriculations de voitures particulières neuves, par association de constructeurs (en milliers)

'000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	10 864	11 088	11 602	11 481	12 163	12 024	12 114	12 401	11 509
JAMA	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 234	2 001
KAMA	415	322	325	427	630	737	714	757	665
Autres ⁶	17	50	71	70	58	39	26	27	24
Total ⁷	12 838	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 419	14 199

⁶ Inclut les voitures particulières neuves non identifiées (véhicules pour lesquels les États membres n'ont pas transmis toutes les informations demandées)

⁷ Total des immatriculations de voitures particulières neuves correspondant aux données communiquées par les États membres.