

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.11.2010
COM(2010) 656 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL ET AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL EUROPÉEN**

**Rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la
Communauté
visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL ET AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL EUROPÉEN**

**Rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la
Communauté
visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

1. INTRODUCTION

Le 7 février 2007, la Commission a adopté la communication COM(2007) 19 final¹ définissant une nouvelle stratégie globale visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières et camionnettes neuves vendues dans l'Union européenne. L'article 13 du règlement (CE) n° 443/2009² adopté subséquemment impose à la Commission de présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Le présent rapport fournit l'évaluation finale de la stratégie appliquée avant 2007 et dresse un état des lieux de la mise en œuvre des différents éléments de la stratégie adoptée en 2007.

2. ÉVALUATION FINALE DE LA STRATÉGIE APPLIQUÉE AVANT 2007

Avant 2007, la Communauté a poursuivi une stratégie reposant sur trois piliers, que la Commission avait exposée dans sa communication de 1995³ et que le Conseil et le Parlement européen⁴ avaient ultérieurement entérinée. Cette structure a permis de combiner des mesures axées aussi bien sur l'offre (engagements pris volontairement) que sur la demande (étiquetage et fiscalité).

Cette stratégie était axée sur des objectifs à atteindre en 2008 et 2009, années pour lesquelles les données ne sont disponibles que depuis récemment. Les statistiques et les données de surveillance décrites ci-après révèlent que, conformément à ce que l'on suspectait au moment de l'élaboration de la stratégie de 2007, les objectifs de la stratégie poursuivie avant 2007 n'ont été atteints que partiellement.

Premier pilier: les engagements pris volontairement par l'industrie automobile

¹ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:FR:NOT>

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.

³ COM(95) 689 final: «Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant.»

⁴ Conclusions du Conseil du 25.6.1996 et résolution du Parlement européen du 22.9.1997.

En vertu des engagements pris volontairement par les associations de constructeurs automobiles européens (ACEA), japonais (JAMA) et coréens (KAMA), les émissions moyennes des voitures neuves devaient être ramenées à 140 g de CO₂/km pour 2008 (ACEA) ou 2009 (JAMA et KAMA). Ces engagements précisait que les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves seraient mesurées conformément à la directive 93/116/CE de la Commission⁵, sur la base de laquelle les objectifs avaient été définis. Des modifications ayant été apportées à la procédure d'essai depuis l'entrée en vigueur de cette directive, il est nécessaire de tenir compte de ces modifications lors de la vérification du respect de ces engagements en corrigeant les émissions de CO₂ mesurées. La correction à apporter consiste à réviser à la baisse (0,7 %) les valeurs mesurées. Ce facteur de correction a été appliqué aux fins de l'évaluation des progrès réalisés par les associations de constructeurs automobiles ACEA, JAMA et KAMA⁶.

Diagramme 1: Évolution des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, par association de constructeurs (ajustées afin de tenir compte des modifications apportées à la procédure d'essai)

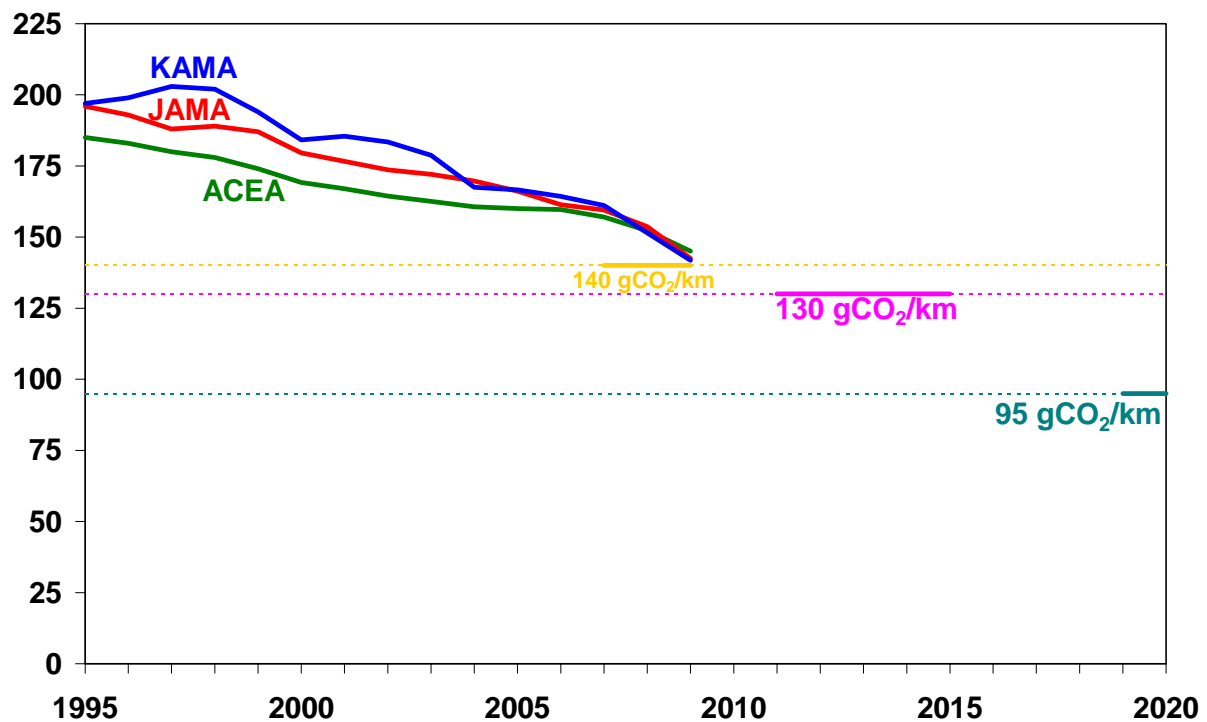


Tableau 1: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par association de constructeurs (ajustées afin de tenir compte des modifications apportées à la procédure d'essai)

g de CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:fr:NOT>

⁶ Les documents COM(2002) 693 final et COM(2004) 78 final fournissent de plus amples informations sur le facteur de correction de 0,7 %.

JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

Au vu des données de surveillance les plus récentes⁷, il est désormais clair que l'objectif que s'était fixé l'ACEA pour 2008 n'a pas été atteint. En revanche, durant cette période, la JAMA et la KAMA ont obtenu d'importantes réductions des émissions de CO₂ de leurs véhicules et ont pratiquement atteint leur objectif pour 2009. Les baisses observées en 2009 sont en partie imputables à la crise économique et financière, qui a modifié le comportement des consommateurs.

Deuxième pilier: l'information du consommateur

Cet aspect est évalué à la section 3.9 dans la mesure où il fait également partie de la stratégie de 2007.

Troisième pilier: le recours à la fiscalité pour promouvoir des voitures à faible consommation de carburant

Cet aspect est évalué à la section 3.10 dans la mesure où il fait également partie de la stratégie de 2007.

3. PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE DE 2007

La stratégie adoptée en 2007 visait à atteindre d'ici 2012 l'objectif correspondant à 120 g de CO₂/km que s'était fixé la Communauté, grâce à un cadre législatif prévoyant des mesures axées sur l'offre. La panoplie de mesures comprenait les éléments suivants:

- réalisation d'un objectif de 130 g de CO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves, grâce à des améliorations technologiques apportées au moteur des véhicules;
- fixation d'exigences minimales d'efficacité énergétique pour les systèmes de climatisation;
- installation obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneumatiques;
- fixation, au niveau de l'UE, de limites maximales de résistance au roulement pour les pneumatiques équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;
- utilisation d'indicateurs de changement de vitesse, suivant la mesure dans laquelle les consommateurs utilisent ces dispositifs dans les conditions réelles de conduite;
- amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) dans l'optique de ramener les émissions de ces véhicules à 175 g de CO₂/km d'ici 2012 et à 160 g de CO₂/km d'ici 2015;
- utilisation accrue des biocarburants optimisant la performance environnementale.

Au-delà du cadre législatif, la stratégie de la Commission visant à réduire davantage les émissions de CO₂ était censée encourager la réalisation d'efforts supplémentaires pour les

⁷ Système de surveillance – les rapports annuels concernant les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

autres moyens de transport routier (véhicules lourds, etc.), ainsi que la mise en œuvre d'actions par les États membres (fiscalité basée sur le CO₂ et autres incitations fiscales, utilisation des marchés publics, gestion du trafic, infrastructures, etc.) et par les consommateurs (achat en connaissance de cause, comportement responsable au volant).

La panoplie de mesures comprenait par ailleurs les éléments suivants, axés sur la demande/le comportement:

- mesures fiscales,
- information du consommateur;
- écoconduite.

3.1. Réalisation de l'objectif de l'UE de 120 g de CO₂/km en 2012

Si les sections ci-après font le point sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie, il est en revanche difficile d'évaluer la réalisation de l'objectif fixé pour 2012 au titre de cette stratégie. Le calendrier comme le niveau d'ambition global de la stratégie ont en effet été modifiés au cours de sa mise en œuvre. Le principal élément de la stratégie, à savoir le règlement (CE) n° 443/2009⁸, n'entrera totalement en vigueur qu'en 2015. Par ailleurs, bon nombre des mesures d'exécution complémentaires ont des dates d'entrée en vigueur différentes, généralement postérieures à 2012. En outre, un nouvel élément s'inscrivant dans une perspective à long terme, à savoir l'objectif concernant l'année 2020, a été intégré dans le règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières, puis dans la proposition visant à l'adoption d'un règlement équivalent pour les véhicules utilitaires légers. Cette perspective à plus long terme devrait permettre de compenser les retards éventuellement pris en ce qui concerne les réductions à court terme. Il apparaît donc clairement, avant même l'entrée en vigueur de toutes les mesures envisagées, que, malgré les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie et les réductions supplémentaires escomptées des émissions de CO₂, l'objectif correspondant à un niveau d'émission de 120 g de CO₂/km ne sera probablement pas atteint en 2012.

Les sections suivantes du présent rapport fournissent des renseignements plus détaillés sur les progrès accomplis pour chacun des éléments de la stratégie.

3.2. Réalisation de l'objectif de 130 g de CO₂/km pour les voitures particulières neuves

Cet objectif est mis en œuvre par le règlement (CE) n° 443/2009⁸. Il consiste à ramener les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves (véhicules de la catégorie M1) immatriculées dans l'UE à 130 g de CO₂/km au cours de la période 2012-2015. En raison d'un mécanisme d'application progressive, cet objectif n'entrera pleinement en vigueur qu'en 2015⁹. Étant donné la courbe de valeurs limites définie, les voitures plus lourdes sont autorisées à produire davantage d'émissions que les voitures plus légères sans pour autant que

⁸ 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 dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:FR:NOT>

⁹ L'objectif des 130 g de CO₂/km est mis en œuvre progressivement sur la période 2012-2015: 65 % seulement des véhicules neufs sont tenus de le respecter en 2012, mais le pourcentage est porté à 75 % en 2013, à 80 % en 2014 et à 100 % à partir de 2015.

la moyenne du parc de véhicules dans son ensemble s'en trouve compromise. Cette mesure est compatible avec l'objectif de la stratégie, à savoir que le cadre législatif doit permettre de réaliser des objectifs de réduction qui soient neutres du point de vue de la concurrence et socialement équitables. Conformément à ce qui était envisagé dans la stratégie, le règlement définit un deuxième objectif de 95 g de CO₂/km pour 2020. Les modalités de réalisation de cet objectif seront établies d'ici 2013.

Tableau 2: Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne (non ajustées pour tenir compte des modifications apportées à la procédure d'essai)¹⁰

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
g de CO ₂ /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

Au vu des données de surveillance de l'UE, les constructeurs sont sur la bonne voie pour atteindre les objectifs fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009. La moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE-27 a été de 145,7 g de CO₂/km en 2009. Bien que, pour les années 2008 et 2009, les réductions puissent résulter en partie de la crise économique et financière ainsi que des programmes de mise à la casse des véhicules¹¹ mis en place dans plusieurs États membres, la tendance à la baisse qui se dégage depuis 2000 est manifeste. Le système de surveillance a également permis de constater que certains consommateurs s'orientent désormais vers des voitures plus petites, puisque la puissance, la masse et la cylindrée moyennes des véhicules ont légèrement baissé depuis 2009. Il est également possible que cette évolution soit la conséquence de l'adoption du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières, lequel encourage les constructeurs à entamer leurs préparatifs en vue de se conformer à la nouvelle norme en matière de CO₂.

Il ressort des données disponibles concernant les immatriculations de voitures particulières neuves que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 65 % des voitures particulières neuves immatriculées en 2009 étaient inférieures à 130 g de CO₂/km, ce qui signifie que, en moyenne, l'objectif fixé pour 2012 était déjà atteint en 2009. Cette évaluation ne concerne toutefois que la moyenne européenne. Les données fournies par les systèmes de surveillance existants mis en place en application de la décision (CE) n° 1753/2000 ne permettent pas d'évaluer de manière détaillée les performances des différents constructeurs et les progrès qu'il leur reste à réaliser pour atteindre les objectifs intermédiaires fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009 pour la période 2012-2014. Pour plus d'informations sur les données concernant

¹⁰ Étant donné que le règlement (CE) n° 443/2009 impose l'utilisation des valeurs mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007, les émissions spécifiques des voitures particulières neuves figurant dans ce tableau ne sont pas ajustées comme elles le sont dans le tableau 1 et le diagramme 1.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf La réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières réalisée durant la crise a été très coûteuse. L'étude de IHS Global Insight intitulée *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts* (évaluation de l'efficacité des programmes de mise à la casse: incidences économiques et incidences sur l'environnement et la sécurité) conclut que, d'une manière générale, si l'unique justification des programmes de mise à la casse était la réduction des émissions, nous serions amenés à conclure (comme la plupart des autres études menées) qu'il s'agit là d'un mécanisme coûteux de réduction des émissions - du moins si l'on se base sur les paramètres de conception généraux du système mis en place en 2009. ...si l'on impute la totalité du coût net des programmes de mise à la casse à la réduction des émissions de CO₂, on arrive à un coût estimatif de 1100 EUR par tonne de CO₂ évitée.

l'année 2009, il convient de se référer au rapport de surveillance pour 2009¹², qui traite ces aspects de manière plus détaillée.

3.3. Systèmes de climatisation

La directive 2006/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 concernant les émissions provenant des systèmes de climatisation des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil¹³ vise à réduire les émissions directes de certains gaz à effet de serre fluorés provenant des systèmes de climatisation dont sont équipés les voitures particulières (catégorie M1) et les véhicules utilitaires légers (N1, classe I).

La Commission présentera d'ici 2011 une proposition visant à réduire la consommation de carburant des systèmes de climatisation mobiles et leur incidence sur les émissions de CO₂. Une consultation publique a été organisée en 2008 en préparation de la proposition, et ses résultats peuvent être consultés sur le site internet de la Commission¹⁴. La Commission met actuellement au point une procédure d'essai appropriée pour les systèmes de climatisation mobiles.

3.4. Systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques

Une pression faible des pneumatiques peut accroître la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de 4 %, réduire la durée de vie des pneumatiques de 45 % et provoquer des accidents. L'installation de systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (tyre-pressure monitoring systems ou TPMS) devrait contribuer à réduire la consommation de carburant et à renforcer la sécurité.

En vertu de l'article 9 du règlement (CE) n° 661/2009¹⁵, tous les véhicules de la catégorie M1 (voitures particulières) doivent être équipés de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques. Tous les nouveaux modèles de voiture devront être dotés de TPMS d'ici novembre 2012 et toutes les voitures particulières neuves devront en être équipées d'ici novembre 2014. Ces systèmes alerteront le conducteur si la pression des pneumatiques tombe à une pression inférieure de 20 % à la pression normale de marche à chaud.

La possibilité d'introduire une deuxième série d'exigences concernant les TPMS est examinée actuellement avec les États membres. L'alerte serait alors donnée plus tôt (par exemple, lorsque la pression des pneumatiques est inférieure de 15 % à la pression normale de marche à chaud). Si elle est approuvée, la deuxième série d'exigences entrera en vigueur trois ans environ après la première et pourrait permettre de réaliser de nouvelles réductions des émissions de CO₂.

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:fr:NOT>

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

¹⁵ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:FR:NOT>

3.5. Limites de résistance au roulement des pneumatiques équipant les voitures particulières neuves

En vertu du règlement (CE) n° 661/2009¹⁵, tous les nouveaux modèles de voitures particulières doivent être équipés de pneumatiques à faible résistance au roulement (low rolling resistance tyres ou LRRT) pour novembre 2013. En novembre 2014, cette exigence sera étendue à l'ensemble des voitures particulières neuves. Des limites plus strictes de résistance au roulement seront imposées dans le cadre d'une deuxième phase qui s'appliquera aux nouveaux modèles de voitures particulières à compter de novembre 2017 et à l'ensemble des voitures particulières neuves à compter de novembre 2018.

On estime que l'utilisation accrue de pneumatiques plus performants du point de vue de la consommation de carburant, sous l'effet conjugué des limites de résistance au roulement [règlement (CE) n° 661/2009] et du système d'étiquetage [règlement (CE) n° 1222/2009, voir le point 3.9] devrait permettre de réaliser des économies de carburant allant de 2,4 à 6,6 Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole) en 2020, suivant la rapidité à laquelle le marché va évoluer. Les réductions des émissions de CO₂ devraient atteindre 1,5 à 4 millions de tonnes par an, tous types de véhicules confondus.

3.6. Indicateurs de changement de vitesse

En vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 661/2009, tous les véhicules de la catégorie M1 dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et tous les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément au règlement (CE) n° 715/2007 doivent être équipés d'indicateurs de changement de vitesse. Tous les nouveaux modèles de voiture devront être dotés d'indicateurs de changement de vitesse d'ici 2012 et toutes les voitures particulières neuves devront en être équipées d'ici 2014.

Le potentiel technique de réduction des émissions de CO₂ offert par les indicateurs de changement de vitesse est estimé à 6 % dans l'hypothèse d'un taux d'utilisation de 100 %¹⁶. Force est cependant de reconnaître que les réductions effectives seront moins importantes et dépendront de la mesure dans laquelle les conducteurs réagiront aux informations fournies par l'indicateur.

3.7. Ramener les émissions des véhicules utilitaires légers neufs à 175 (160) g de CO₂/km

Le 28 octobre 2009, la Commission a adopté une nouvelle proposition législative [COM(2009) 593 final]¹⁷ visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers (camionnettes). Cette proposition s'inspire largement de la législation relative aux émissions de CO₂ des voitures particulières et prévoit comme cette dernière une réduction des émissions en deux étapes.

Les effets du règlement proposé, s'il est adopté, ne seront observés qu'après 2012, c'est-à-dire après l'échéance fixée pour la stratégie de 2007.

¹⁶ Estimation du TNO citée dans la position de l'ACEA dans le cadre de la consultation publique sur les indicateurs de changement de vitesse.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:FR:NOT>

3.8. Recours accru aux biocarburants

La directive 2009/28/CE¹⁸ fixe aux États membres des objectifs contraignants leur imposant de porter la part des énergies renouvelables utilisées dans le secteur des transports à 10 % d'ici 2020. Elle exige également des États membres qu'ils élaborent des plans d'action nationaux établissant des trajectoires indicatives pour le développement des sources d'énergie renouvelables, y compris dans le secteur des transports, et, avec la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel¹⁹, définit pour les biocarburants des critères de durabilité, et notamment des réductions minimales des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'essence et aux carburants diesel, réductions qui sont fondées sur l'ensemble du cycle de vie.

La directive 98/70/CE a été révisée en 2009²⁰ et impose désormais aux fournisseurs de carburant de réduire de 6 % d'ici 2020 l'intensité d'émission de gaz à effet de serre des produits énergétiques destinés au transport routier (norme imposant une faible teneur en carbone pour les carburants), de manière à optimiser la contribution des biocarburants à la mise en œuvre de la stratégie de 2007. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des véhicules alimentés en biocarburants est également reconnu dans le règlement (CE) n° 443/2009 qui, sous certaines conditions, notamment le respect des critères de durabilité des biocarburants, autorise une réduction temporaire de 5 % des émissions déclarées pour les véhicules conçus pour pouvoir utiliser un mélange composé d'essence et de 85 % d'éthanol (E85).

D'après les données Eurostat, la part des biocarburants dans la consommation finale totale d'essence et de gazole pour le transport s'élevait à 3,5 % en 2008 dans l'UE-27 (10,1 Mtep), alors qu'elle n'était que de 2,6 % en 2007. Le biodiesel représentait 81 % de l'ensemble des biocarburants utilisés, contre 18 % pour l'ETBE et l'éthanol. En raison des émissions de gaz à effet de serre qui peuvent résulter des changements indirects dans l'affectation des sols, des incertitudes subsistent quant à la contribution réelle des biocarburants impliquant une utilisation des sols à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Si l'on ne tient pas compte de ces émissions, les réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre résultant de la commercialisation et de la consommation de biocarburants en 2007 s'élèvent à 14,0 M de tonnes équivalent CO₂²¹. La Commission a entrepris une étude relative à l'incidence des changements indirects dans l'affectation des sols sur les émissions de gaz à effet de serre²². Cette question fera l'objet d'un rapport et, le cas échéant, d'une proposition législative.

3.9. Information des consommateurs

La directive 1999/94/CE a pour objet de garantir que des informations relatives à la consommation de carburant des voitures particulières neuves proposées à la vente ou en crédit-bail dans la Communauté sont mises à la disposition des consommateurs afin de permettre à ceux-ci d'opérer un choix éclairé.

¹⁸ Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE.

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:FR:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:FR:NOT>

²¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:FR:NOT>
COM(2009) 192 final

²² La consultation publique est disponible à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

Des étiquettes de consommation de carburant doivent être affichées pour toutes les voitures particulières neuves dans le point de vente. Le point de vente est tenu d'afficher la consommation de carburant officielle et les émissions spécifiques de CO₂ officielles de tous les modèles de voitures particulières neuves proposés à la vente ou en crédit-bail. Un guide de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ est élaboré chaque année. Toute la documentation promotionnelle doit contenir les données concernant la consommation de carburant officielle et les émissions spécifiques de CO₂ officielles des différents modèles de voitures particulières. En outre, dans certains États membres, les autorités ou d'autres organisations gèrent des sites internet qui indiquent la consommation de carburant officielle et les émissions spécifiques de CO₂ officielles des nouveaux modèles de voitures particulières proposés sur le marché national, et qui bien souvent permettent de comparer les différents modèles ou de déterminer les véhicules qui sont les plus performants dans leur catégorie.

Un certain nombre d'États membres font référence, dans l'étiquetage, à la taxation des véhicules sur la base des émissions de CO₂, et incluent également le coût du carburant. De plus en plus, les États membres ont tendance à intégrer dans leurs étiquettes un système de codes de couleur permettant de mieux comprendre les performances des véhicules. En outre, certains pays fournissent des renseignements complémentaires ayant trait aux dépenses qu'entraîne l'utilisation d'une voiture et aux taxes sur les véhicules dont il faut s'acquitter²³.

La directive est considérée comme un bon instrument de sensibilisation, susceptible d'aider les constructeurs à vendre des voitures plus économes en carburant, mais ses incidences directes sont difficiles à évaluer de manière objective. Il est prévu de la réviser afin de rendre le système plus efficace, et notamment d'améliorer la lisibilité et la compréhensibilité des instruments auxquels elle a recours et de faire en sorte que les informations obligatoires soient plus facilement et plus largement accessibles.

Afin de sensibiliser davantage les consommateurs, certains États membres ont élaboré des codes de conduite d'application volontaire ou des orientations concernant l'utilisation de déclarations ayant trait à l'environnement dans les publicités pour les voitures. Ces initiatives, qui sont généralement coordonnées par des groupements de consommateurs ou des associations d'agences publicitaires, visent à faire en sorte que le matériel promotionnel soit conforme à la législation de l'UE et à la législation nationale.

L'information des consommateurs sera complétée par un régime d'étiquetage des pneumatiques qui entrera en vigueur en 2012, en application du règlement (CE) n° 1222/2009²⁴. Les performances des pneumatiques sur les plans de l'efficacité en carburant (résistance au roulement), de l'adhérence sur sol mouillé et du bruit de roulement externe seront affichées au moyen d'un système de classement (sur une échelle de A à G). Cette stratégie vise à encourager les consommateurs à acheter des pneumatiques respectant des valeurs limites encore plus strictes que celles imposées par les exigences obligatoires.

On estime que l'utilisation accrue de pneumatiques plus performants du point de vue de la consommation de carburant, sous l'effet conjugué des limites de résistance au roulement [règlement (CE) n° 661/2009, voir le point 3.5] et du système d'étiquetage [règlement (CE) n° 1222/2009], devrait permettre de réaliser des économies de carburant allant de 2,4 à 6,6 Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole) en 2020, suivant la rapidité à laquelle le

²³ <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:FR:NOT>

marché va évoluer. Les réductions des émissions de CO₂ devraient atteindre 1,5 à 4 millions de tonnes par an, tous types de véhicules confondus.

3.10. Fiscalité

En 2005, la Commission a présenté une proposition de directive²⁵ qui imposerait aux États membres de restructurer leurs systèmes de taxation des voitures particulières. Cette proposition vise notamment à promouvoir la durabilité en restructurant l'assiette, tant de la taxe d'immatriculation que de la taxe annuelle de circulation, dans les États membres qui prélèvent ce type de taxe, afin d'introduire des éléments directement liés aux émissions de CO₂ des voitures particulières. Les mesures proposées consistent uniquement à établir une structure uniforme à l'échelle de l'UE pour la taxation des voitures particulières. Il ne s'agit nullement d'harmoniser les niveaux de taxation ni d'obliger les États membres à introduire de nouvelles taxes. Bien que la proposition n'ait pas encore été adoptée, plus de la moitié des États membres ont, dans l'intervalle, modifié leur système de taxation des voitures particulières et introduit un élément lié aux émissions de CO₂²⁶.

En 2007, la Commission a soumis une proposition de modification de la directive sur la taxation des produits énergétiques²⁷ visant à réduire les distorsions existant dans l'UE en ce qui concerne la taxation des carburants et à harmoniser davantage la taxation de l'essence et du gazole («proposition sur le gazole professionnel»). Cette proposition concernait la taxation des carburants utilisés aussi bien dans les transports privés que dans les transports commerciaux. Elle visait à réduire les distorsions qui subsistent dans le marché intérieur des transports: en effet, les transporteurs qui effectuent des transports internationaux ou qui sont établis dans un pays à faible taxation, ou frontaliers d'un tel pays, profitent des différences considérables entre les droits d'accises nationaux sur le gazole en se ravitaillant dans les États membres où les taxes sont les plus faibles, parfois au prix de détours préjudiciables à l'environnement («tourisme à la pompe»). La proposition de la Commission visait dès lors à diminuer ces écarts et à réduire ainsi les atteintes à l'environnement. Pour ce qui est de l'usage privé, la proposition introduisait le principe d'un même niveau de taxation pour le gazole non professionnel et l'essence sans plomb, ce niveau devant être au moins aussi élevé que celui applicable au gazole professionnel.

D'après les analyses d'impact et les études complémentaires, ces deux propositions contribueraient à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières car elles influenceraient le choix et le comportement des consommateurs en agissant sur les coûts liés à l'utilisation d'un véhicule. Elles n'ont toutefois pas encore été adoptées.

La Commission envisage actuellement, dans le contexte de la stratégie «Europe 2020», une révision générale de la directive sur la taxation des produits énergétiques²⁸ qui servirait les objectifs que s'est fixés l'Europe de lutter contre le changement climatique et de mettre en place une économie plus viable et utilisant plus efficacement les ressources.

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:FR:NOT>

²⁶ Voir la publication «Taxation trends in the European Union» à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf et le guide de la fiscalité de l'ACEA à l'adresse suivante: http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:FR:NOT>

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:FR:NOT>

En 2009, la Commission a financé une étude externe sur la taxation des voitures de société²⁹. Les voitures de société (véhicules légers destinés au transport de personnes) représentent environ 50 % des ventes de voitures particulières neuves dans l'UE. La conclusion de l'étude était que les incitations en faveur de l'achat de carburant et de l'acquisition de voitures de plus grande taille font augmenter les émissions de CO₂. D'après les estimations figurant dans le rapport, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ dues au transport en voiture devraient augmenter de 4 à 8 %. Selon les conclusions de l'étude, les régimes de taxation des voitures de société mis en œuvre par les États membres semblent aller à l'encontre de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières et du transport routier.

3.11. Écoconduite

La Commission a financé en 2009 une étude externe portant sur l'incidence des technologies de l'information et de la communication (TIC) sur l'efficacité énergétique dans les transports routiers (*Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*)³⁰ dans le cadre de laquelle on a évalué les économies de carburant que les systèmes fondés sur ces technologies pourraient permettre de réaliser. Les auteurs de l'étude ont examiné trois types de systèmes différents (les solutions écologiques, les systèmes avancés d'aide à la conduite et les systèmes de gestion du trafic) du point de vue de leur impact sur la réduction des émissions de CO₂. Il est apparu que l'écoconduite assistée par les TIC pouvait permettre d'économiser jusqu'à 15 % d'énergie. Ces réductions seraient obtenues grâce aux informations en temps réel qui seraient fournies au conducteur concernant la consommation de carburant, l'efficacité énergétique et le rapport de vitesse approprié, complétées par des informations issues de données cartographiques améliorées permettant une prévisualisation de la déclivité, des virages et des autres attributs de la route, comme les limites de vitesse et les panneaux «Stop». On ignore cependant dans quelle mesure les conducteurs tiendront compte des indications qui leur seront fournies, d'où les incertitudes considérables qui subsistent quant aux réductions réelles des émissions de CO₂ qui pourraient être réalisées. Cet obstacle majeur pourrait toutefois être surmonté par l'installation de systèmes assurant automatiquement une conduite économe en carburant. D'autres systèmes prometteurs sont les systèmes de paiement à la conduite («pay as you drive»), la circulation en pelotons («platooning») et les régulateurs de vitesse intelligents.

S'il est probable que la conduite économe en carburant que les conducteurs adopteront à l'issue d'une formation appropriée (écoconduite), aura une influence positive sur les émissions de CO₂ dans les véhicules existants, la question de la réactivité des conducteurs reste un obstacle important. Compte tenu du déploiement des technologies automobiles avancées, la conduite économe en carburant, sous ses différentes formes, ne devrait avoir à plus long terme qu'une incidence limitée sur la réduction des émissions. On s'attend en effet à ce que ces nouvelles technologies automatisent progressivement les techniques d'écoconduite, réduisant ainsi les avantages potentiels des mesures opérationnelles. Ainsi, les véhicules hybrides de la génération actuelle permettent d'ores et déjà d'automatiser les changements de vitesse, de récupérer l'énergie de freinage et d'éviter les phases inutiles de marche au ralenti. Par la suite, il deviendra obligatoire d'équiper les véhicules de systèmes de surveillance de la pression des

²⁹ COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

³⁰ http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

pneumatiques qui alerteront automatiquement les conducteurs lorsque leurs pneus auront besoin d'être gonflés.

4. CONCLUSIONS SUCCINCTES

L'objectif de la stratégie exposée dans le document COM(2007) 19 final était d'atteindre l'objectif communautaire consistant à ramener les émissions de CO₂ à 120 g/km d'ici 2012 au moyen du cadre législatif. Bien que les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves aient considérablement baissé, notamment en 2008 et en 2009, l'objectif fixé pour 2012 ne pourra probablement pas être atteint. Il est clair que les réductions des émissions de CO₂ réalisées en 2009 sont partiellement imputables à la crise économique et au déploiement de nouvelles technologies automobiles par les constructeurs, et rien ne garantit que la forte baisse enregistrée cette année-là se poursuivra lorsque l'économie se redressera.

En outre, comme nous l'avons indiqué au point 3.1, le Parlement européen et le Conseil ont modifié le calendrier de mise en œuvre de la stratégie durant la procédure de codécision concernant l'adoption du règlement (CE) n° 443/2009 en reportant à 2015 la date d'entrée en vigueur intégrale du règlement et en intégrant un objectif pour 2020. Des échéances postérieures à 2012 ont également été fixées pour d'autres mesures mettant en œuvre la stratégie.

La Commission s'attend à ce que les objectifs définis par le règlement (CE) n° 443/2009 pour 2012-2015 soient atteints et à ce que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules légers neufs diminuent considérablement d'ici 2015 du fait des mesures réglementaires annoncées dans la stratégie.

En résumé, s'il est peu probable que l'objectif fixé pour 2012 soit atteint, la stratégie et ses mesures d'exécution ont contribué de manière appréciable à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers.

Tableau 3: État d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

Réalisation de l'objectif consistant à ramener les émissions des voitures particulières neuves à 130 g de CO ₂ /km	✓
Exigences d'efficacité énergétique pour les systèmes de climatisation	En cours
Installation de systèmes précis de surveillance de la pression des pneus	✓
Limites de résistance au roulement des pneumatiques	✓
Indicateurs de changement de vitesse	✓
Réalisation de l'objectif consistant à ramener les émissions des véhicules utilitaires légers neufs à 175 (160) g de CO ₂ /km	En cours
Recours accru aux biocarburants	✓
Fiscalité	Progrès limités

Information des consommateurs	Progrès limités
Écoconduite	Progrès limités

5. PROCHAINES ÉTAPES

5.1. ACTIONS À MOYEN TERME

La stratégie en faveur de véhicules propres et économes en énergie (Clean and Energy Efficient Vehicles strategy)³¹ vise à encourager la mise au point et l'utilisation de véhicules propres et économes en énergie (véhicules «écologiques»). À l'avenir, toutes les propositions législatives visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers devront respecter le principe selon lequel toutes les réductions doivent être mesurables, vérifiables et attribuables.

Au nombre des actions spécifiques relevant du champ d'application de la stratégie prévues par la Commission à l'horizon 2010-2020 figurent le réexamen des modalités de réalisation de l'objectif de 95 g de CO₂/km défini pour 2020 dans la législation relative aux voitures particulières et, éventuellement, celui des modalités de réalisation de l'objectif à long terme prévu dans le projet de règlement concernant les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers. La Commission est en outre déterminée à proposer un nouveau cycle d'essai qui reflétera plus fidèlement les conditions réelles de conduite, ainsi que les émissions spécifiques de CO₂ et la consommation de carburant correspondantes.

La Commission a également l'intention d'étudier la possibilité de mesurer et de certifier les émissions de CO₂ des véhicules lourds. Si des méthodes sont établies et approuvées à cette fin, la Commission envisagera d'introduire des normes d'efficacité énergétique applicables aux véhicules lourds neufs.

La Commission va également approfondir son analyse de la consommation d'énergie des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie et examinera la possibilité d'intégrer cette approche «du puits à la roue» dans des objectifs à long terme applicables aux véhicules.

5.2. VISION À LONG TERME

Il ressort des travaux préliminaires menés par la Commission sur les questions à plus long terme ayant trait à la décarbonisation que, pour que l'objectif des 2 °C puisse être respecté, il faudrait que, d'ici 2050, l'UE réduise ses émissions globales de CO₂ d'environ 70 %³² par rapport aux niveaux de 1990. Le secteur des transports devra contribuer de manière significative à l'effort de réduction. Or, bien au contraire, les émissions de GES des transports routiers ont augmenté de 26 % depuis 1990.

L'UE doit veiller à une utilisation plus efficace des ressources, renforcer sa sécurité énergétique, réduire la pollution atmosphérique et conserver son rôle de chef de file dans la lutte contre le changement climatique. Étant donné que, malgré les avancées technologiques

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm
³² COM(2010) 265final <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

réalisées, les émissions cumulées de CO₂ liées aux transports sont en augmentation constante, le secteur des transports routiers doit faire l'objet d'une attention particulière. Des efforts de plus grande ampleur seront nécessaires pour faire de la mobilité durable une réalité. La stratégie examinée dans le présent rapport vise essentiellement les véhicules mis sur le marché, mais l'utilisation qui en est faite par la suite est également un aspect important.

Les mesures législatives qui mettent en œuvre la stratégie ont étendu le calendrier initialement prévu en définissant un objectif à long terme pour 2020. Cette vision à long terme est nécessaire compte tenu de l'ampleur des réductions des émissions qui sont nécessaires et des délais de planification de l'industrie automobile. La fixation d'objectifs à long terme permettra à l'industrie de se préparer en vue des prochaines étapes de la réduction des émissions de CO₂. C'est pourquoi il a été décidé de prévoir un objectif similaire dans la proposition de règlement de la Commission établissant des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers.

Afin de donner à l'industrie automobile une certaine sécurité de planification tout en veillant à ce que les émissions de CO₂ des véhicules légers continuent à diminuer, la Commission examine, sur la base d'une analyse d'impact approfondie, la possibilité de proposer également un objectif à l'horizon 2025 pour les émissions des voitures particulières. Entre autres options envisageables, la Commission examinera s'il serait possible, conformément à l'objectif proposé par le Parlement européen dans sa résolution du 24 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers [P6-TA(2007)0469]³³, de ramener les émissions de CO₂ à 70 g/km d'ici 2025. D'autres mesures de réduction seront également envisagées pour les véhicules utilitaires légers. Lors de la définition d'objectifs à long terme au-delà de 2020, il conviendra de tenir compte de l'éventuelle pénétration du marché par d'autres types d'énergie, en particulier l'électricité.

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=FR&reference=P6-TA-2007-0469>