

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.2.2007  
COM(2007) 19 final

**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**

{SEC(2007) 60}

{SEC(2007) 61}

## 1. INTRODUCTION

L'Union européenne joue un rôle de premier plan dans les efforts entrepris au niveau international pour lutter contre les changements climatiques, et elle doit parvenir aux réductions des émissions de gaz à effet de serre auxquelles elle s'est engagée en vertu du Protocole de Kyoto. La Commission a proposé en janvier 2007<sup>1</sup> que *"l'UE se fixe pour objectif dans le cadre des négociations internationales de réduire les émissions de GES des pays développés de 30 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020"* et que *"l'UE devrait dès maintenant prendre l'engagement ferme et indépendant de réduire les émissions de GES d'au moins 20% d'ici à 2020 (par rapport à leur niveau de 1990)"*. Afin d'éviter les distorsions et par souci d'équité économique et sociale, il faut que tous les secteurs prennent part à l'effort de réduction.

La voiture joue un rôle important dans la vie de tous les jours d'un grand nombre d'Européens, et l'industrie automobile est une source d'emplois et de croissance considérable pour de nombreuses régions de l'Union européenne. L'utilisation de la voiture influe cependant beaucoup sur le changement climatique, puisqu'environ 12 % des émissions globales de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre) de l'Union européenne proviennent du carburant consommé par les voitures particulières. Bien que la technologie automobile ait considérablement progressé, notamment en matière d'efficacité énergétique, ce qui se traduit également par de moindres émissions de CO<sub>2</sub>, cela n'a pas été suffisant pour contrebalancer l'augmentation du trafic et de la taille des voitures. L'UE dans son ensemble est parvenue à réduire ses émissions de gaz à effet (GES) de serre de près de 5 % entre 1990 et 2004, mais les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports ont augmenté de 26 %.

Aussi le Conseil européen de juin 2006 a-t-il été unanime en rappelant<sup>2</sup> que *«conformément à la stratégie de l'UE en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> dues aux véhicules utilitaires légers, les véhicules neufs devraient réduire en moyenne leurs émissions de CO<sub>2</sub> à 140 g CO<sub>2</sub>/km (2008-2009) et à 120 g CO<sub>2</sub>/km (2012)»*. Le Parlement européen pour sa part a préconisé *«l'adoption de mesures vigoureuses afin de réduire les émissions dues aux transports, y compris des limites obligatoires pour les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de véhicules neufs, de l'ordre de 80 à 100 g CO<sub>2</sub>/km à moyen terme, qui devront être atteintes par la voie d'échanges de droits d'émission entre fabricants automobiles»*<sup>3</sup>.

Dans le Plan d'action pour l'efficacité énergétique<sup>4</sup> d'octobre 2006, la Commission a rappelé que, *"déterminée à s'attaquer au problème de l'efficacité énergétique et des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures, (elle) proposera en 2007 si nécessaire des dispositions législatives visant à ce que l'objectif des 120 g de CO<sub>2</sub>/km soit atteint d'ici à 2012, dans le cadre d'une approche globale et cohérente, conformément à l'objectif communautaire convenu"*. Dans le paquet énergie et climat de janvier 2007, la Commission a souligné que *"d'autres mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures seront proposées dans une prochaine communication, en vue d'atteindre par une approche complète et cohérente l'objectif de 120 g*

---

<sup>1</sup> COM(2007) 2.

<sup>2</sup> Nouvelle stratégie de l'UE en faveur du développement durable, Conseil de l'Union européenne, 8.6.2006.

<sup>3</sup> Résolution du Parlement européen sur la communication *«Vaincre le changement climatique planétaire»* (2005/2049 (INI)).

<sup>4</sup> COM(2006) 545.

*CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012. On étudiera également les possibilités d'obtenir de nouvelles réductions après 2012".*

En l'absence de mesures efficaces, les émissions dues au transport de voyageurs par route vont continuer à augmenter dans les années à venir et vont contrarier les efforts mis en œuvre par l'UE pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre au titre du Protocole de Kyoto et respecter les objectifs ultérieurs; ce sont alors d'autres secteurs, qui sont également sensibles à la concurrence internationale, qui devront supporter le plus gros de l'effort. En revanche, une action visant à maîtriser les émissions des voitures permettra de lutter contre le changement climatique, réduira notre dépendance vis-vis des importations de carburant tout en améliorant la qualité de l'air et partant, la santé des citoyens européens. Les améliorations du rendement des véhicules, associées à un recours accru aux carburants de substitution, et notamment aux biocarburants, seront déterminantes à cet effet.

S'agissant des carburants, la Commission a proposé<sup>5</sup> l'introduction d'obligations concernant la décarbonisation progressive des carburants routiers, par le biais d'un amendement de la directive sur la qualité des carburants<sup>6</sup>. En outre, elle a récemment présenté un rapport<sup>7</sup> sur la mise en œuvre de la directive sur les biocarburants et elle présentera prochainement une proposition de révision de cette directive. Dans la présente Communication, la Commission propose également de recourir à une utilisation accrue des biocarburants comme un des éléments de l'approche intégrée de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Du côté des véhicules, la Commission a identifié un certain nombre de mesures qui pourraient contribuer à la réalisation de l'objectif Communautaire, en particulier un renforcement des niveaux de consommation de carburant des voitures et des véhicules commerciaux légers ainsi que d'autres améliorations technologiques. Cette communication est le point de départ d'un échange de vues avec les autres institutions européennes et toutes les parties intéressées sur la mise en œuvre de la phase suivante de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'amélioration du rendement énergétique des véhicules légers de manière à atteindre l'objectif communautaire de 120 g CO<sub>2</sub>/km<sup>8</sup> d'ici à 2012. Sur la base des conclusions qui se dégageront de ces discussions, la Commission proposera si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008 au Conseil et au Parlement européen un cadre législatif en vue d'atteindre cet objectif.

## **2. CONTEXTE POLITIQUE ET ETAT DE LA SITUATION**

### **2.1. Nécessité d'une action dans le secteur des transports routiers**

#### *2.1.1. Les transports routiers doivent participer à la lutte contre le changement climatique*

Au printemps 2005, le Parlement européen et le Conseil européen ont réaffirmé l'objectif de l'UE de limiter la hausse globale des températures de surface à 2°C par rapport aux niveaux préindustriels afin d'empêcher un changement climatique dangereux et irréversible. Le

---

<sup>5</sup> COM(2007) 18.

<sup>6</sup> Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 1998, concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350, 28.12.1998).

<sup>7</sup> COM(2006) 845.

<sup>8</sup> Correspondant à 4,5 l/100 km pour les véhicules à moteur diesel et à 5 l/100 km pour les véhicules à essence.

Conseil européen a également fait valoir que pour renforcer la sécurité d'approvisionnement et promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie, il était nécessaire d'améliorer la gestion de la demande et l'efficacité énergétique, en particulier dans le secteur des transports<sup>9</sup>. À l'occasion du récent examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports<sup>10</sup> la Commission a souligné la nécessité de promouvoir une mobilité durable qui renforcera la compétitivité de l'UE tout en réduisant l'impact environnemental du transport, dont le coût est estimé à 1,1 % du PIB.

Le secteur des transports routiers est le deuxième grand responsable des émissions de GES de l'Union européenne. Il est l'un des rares secteurs dans lequel les émissions continuent d'augmenter, neutralisant ainsi les progrès accomplis par les autres secteurs. Il est donc plus difficile pour l'Union européenne de respecter ses engagements au titre du Protocole de Kyoto, et la compétitivité de certains secteurs (notamment les industries grosses consommatrices d'énergie), qui sont également sensibles à la concurrence internationale que les activités intérieures comme le transport routier, en pâtit.

Il ne suffit pas d'examiner les émissions absolues des différents secteurs. Il faut également s'interroger sur la nécessité d'un rééquilibrage des efforts consentis par les différents secteurs et sur la capacité de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de ces derniers. Si une action dans le secteur des transports routiers peut sembler de prime abord plus coûteuse qu'une intervention dans d'autres secteurs, plusieurs études montrent que des mesures visant à renforcer l'efficacité dans le secteur des transports peuvent se révéler plus rentables que des mesures dans d'autres secteurs, si l'on prend en considération des mesures visant à modifier le comportement des consommateurs<sup>11</sup>. Il faut de surcroît faire appel à une notion de rentabilité «globale» qui tienne compte de la sécurité des approvisionnements en énergie, de la sensibilité à la concurrence internationale, de l'accessibilité des tarifs pour les consommateurs et des effets de rebond positifs tels que l'avance technologique résultant des objectifs ambitieux poursuivis. Dans la mesure où les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant sont étroitement liées et où les transports routiers interviennent à raison de 26,5 % dans la consommation énergétique totale de l'UE, une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves se répercutera favorablement sur la sécurité des approvisionnements en énergie de l'UE.

Les transports routiers sont exclus du champ d'application du système communautaire d'échange de quotas d'émissions (SCEQE) mis en place par la directive 2003/87/CE: ce système est fondé sur le principe des émissions directes<sup>12</sup> qui, dans le cas des transports routiers, devrait s'appliquer à chaque propriétaire d'un véhicule et entraînerait d'importants frais administratifs. D'un autre côté, une approche indirecte, au niveau des constructeurs automobiles, pourrait être considérée. Toutefois, une inclusion à l'heure actuelle ne permettrait pas d'atteindre dans les délais les objectifs de la stratégie (120 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012) puisque tout amendement de la structure du SCEQE autre que l'inclusion de l'aviation ne pourrait prendre effet qu'à partir de 2013, comme indiqué par la Commission dans la récente communication de la Commission sur la révision du SCEQE<sup>13</sup>. Ce calendrier permettra de préserver un cadre réglementaire stable pour les acteurs participant déjà au

---

<sup>9</sup> Conseil européen des 23 et 24 mars 2006, conclusions de la présidence.

<sup>10</sup> COM(2006) 314;

<sup>11</sup> «Cost effectiveness of CO<sub>2</sub> mitigation in transport - An outlook and comparison with measures in other sectors», CE Delft pour la conférence européenne des ministres des Transports, OCDE, avril 2006.

<sup>12</sup> De sorte que ceux qui se voient attribuer les quotas soient ceux qui émettent réellement le CO<sub>2</sub>.

<sup>13</sup> Voir COM(2006) 676 paragraphe 3.1.

marché, tout en fournissant le temps nécessaire aux ajustements législatifs du dispositif. La Commission explorera donc la possibilité d'inclure le transport routier pour la troisième période d'allocation.

En conséquence, des mesures s'imposent pour que le secteur des transports ne contrecarre pas les efforts mis en œuvre pour lutter contre le changement climatique, mais au contraire pour qu'il y prenne part.

### *2.1.2. Des améliorations nécessaires au niveau des véhicules légers*

Toute une série de facteurs influent sur les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports de voyageurs par route, notamment l'offre et la demande de voitures, les besoins de mobilité individuels, les frais associés à l'achat et à l'entretien d'une voiture, l'existence de services de transports publics offrant une solution de remplacement, etc. Le groupe à haut niveau pour la compétitivité de l'industrie automobile (CARS21)<sup>14</sup> a été convoqué pour relancer le dialogue avec les parties prenantes au sujet des besoins futurs de l'industrie automobile et des défis qu'elle va devoir relever. Dans son rapport final de décembre 2005, le groupe soutient l'approche intégrée et souligne la nécessité d'une "action visant à réduire encore les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers".

En dehors de l'UE, des efforts sont mis en œuvre partout pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers. Les États-Unis, le Canada, le Japon, la Corée, la Chine et l'Australie ont déjà mis en place des approches réglementaires ou volontaires, dont certaines sont actuellement réexaminées en vue d'améliorer encore le niveau de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub>.

## **2.2. Progrès réalisés jusqu'à présent**

La stratégie communautaire reposait jusqu'à présent sur trois piliers, conformément à la proposition de la Commission de 1995<sup>15</sup>, entérinée par le Conseil et le Parlement européen<sup>16</sup>. Cette structure a permis d'intégrer l'ensemble des mesures portant à la fois sur l'offre (engagements volontaires) et sur la demande (étiquetage et fiscalité), et a été adoptée après une analyse approfondie des différentes solutions possibles pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures.

### *2.2.1. Premier pilier: les engagements volontaires pris par l'industrie automobile*

Les engagements volontaires pris par les associations de constructeurs automobiles européens, japonais et coréens portent sur un objectif de 140 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008 ou 2009. Face aux inquiétudes croissantes à l'égard du progrès réalisé par les constructeurs dans le cadre de leurs engagements volontaires, la Commission a confirmé à plusieurs reprises être déterminée à envisager toutes les mesures, y compris législatives, pour parvenir aux réductions nécessaires des émissions de CO<sub>2</sub>.

---

<sup>14</sup> "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century" (un cadre réglementaire concurrentiel pour l'industrie automobile du 21<sup>e</sup> siècle) rapport final CARS21, 2006:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

<sup>15</sup> COM(95) 689, conclusions du Conseil du 25.6.1996, Résolution du Parlement européen du 22.9.1997.

<sup>16</sup> Voir les rapports annuels sur l'efficacité de la stratégie, à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm)

### 2.2.2. *Deuxième pilier: l'information du consommateur*

La directive sur l'étiquetage<sup>17</sup> requiert l'apposition d'une étiquette relative à la consommation de carburant et aux émissions de CO<sub>2</sub> sur toutes les voitures neuves, la publication de guides nationaux sur le rendement énergétique des voitures neuves, la présence d'affiches dans les points de vente et la présence d'informations concernant la consommation de carburant dans tous les documents publicitaires. Cette directive est considérée comme un bon instrument de sensibilisation, mais elle n'a pas eu d'impact visible<sup>18</sup> du fait de la qualité très variable de l'étiquetage mis en place dans les différents États membres.

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

La fiscalité, troisième pilier de la stratégie, peut considérablement réduire les coûts inhérents au respect des objectifs d'efficacité énergétique, mais la mesure dans laquelle elle a été appliquée est restée jusqu'à présent décevante. Au niveau de l'UE, la proposition de directive du Conseil présentée par la Commission en juillet 2005<sup>19</sup> qui visait notamment à introduire un élément lié au CO<sub>2</sub> dans la taxe sur les voitures n'a pas encore été adoptée par le Conseil. Sur le plan national, les États membres ont adopté des mesures fiscales pour promouvoir l'achat de voitures qui rejettent moins de CO<sub>2</sub>, mais l'impact de ces mesures sur les émissions moyennes des voitures neuves dans l'UE n'a pas encore été démontré.

### 2.2.4. *Tirer les enseignements de l'actuelle stratégie*

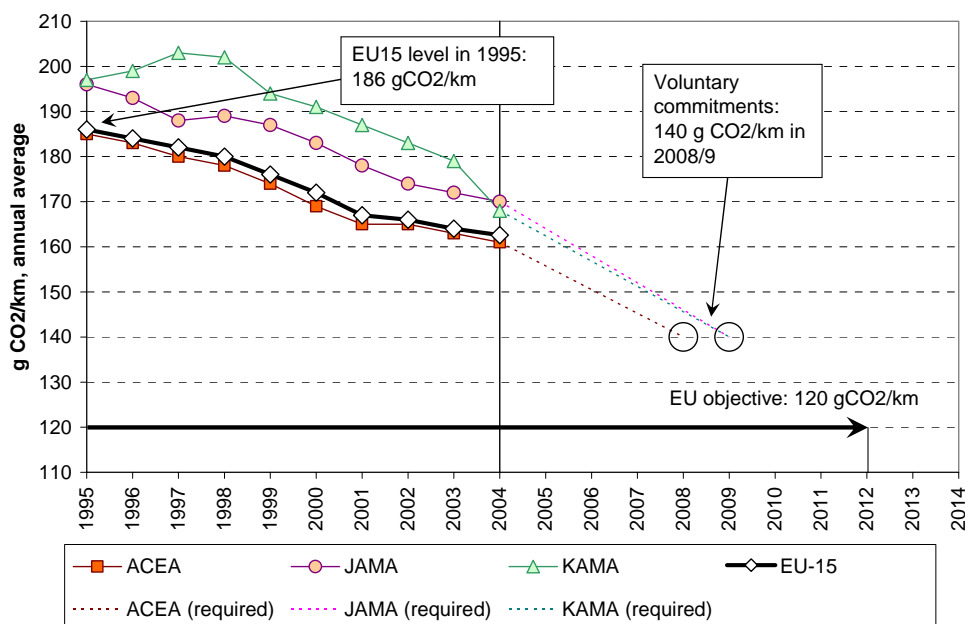
Figure 1 - Émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs dans l'UE-15 entre 1995 et 2004

---

<sup>17</sup> Directive 1999/94/CE concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12 du 18.1.2000).

<sup>18</sup> "Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement", (rapport sur l'efficacité de la directive relative à l'étiquetage du rendement énergétique des voitures), ADAC pour la Commission européenne, mars 2005.

<sup>19</sup> COM(2005) 261.



Légende:

Axe des ordonnées: g CO<sub>2</sub>/km, moyenne annuelle  
 Axe des abscisses: Objectif communautaire: 120 g/ CO<sub>2</sub>/km  
 ACEA/JAMA/KAMA (required) : ACEA ... (niveau requis)  
 EU 15 level in 1995 : niveau d'émission de l'UE 15 en 1995  
 Voluntary commitments : engagements volontaires

L'expérience acquise par la mise en œuvre de l'actuelle stratégie met en lumière un certain nombre de points<sup>20</sup>:

- Les émissions moyennes des voitures neuves étaient de 163 g CO<sub>2</sub>/km en 2004, soit une réduction de 12,4 % par rapport à la valeur de référence de 186 g CO<sub>2</sub>/km en 1995<sup>21</sup>. Au cours de la même période, **les dimensions des voitures neuves vendues dans l'UE ont considérablement augmenté et les véhicules sont devenus beaucoup plus puissants**, alors que l'augmentation des prix a été inférieure à l'inflation.
- Les études réalisées sur l'impact des **quelques mesures agissant sur la demande qui ont été adoptées jusqu'ici par les États membres ont montré que l'essentiel des réductions ont été obtenues grâce à l'amélioration de la technologie automobile.**
- Les progrès réalisés jusqu'à présent ont permis de se rapprocher de l'objectif de 140 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008-2009, mais **en l'absence de mesures supplémentaires, l'objectif de 120 g CO<sub>2</sub>/km que s'est fixé l'UE ne sera pas atteint à l'horizon 2012.** L'approche volontaire n'ayant pas fonctionné, la Commission considère nécessaire de recourir à une approche législative et souligne qu'en complément de la législation proposée il n'en reste pas moins urgent que les pouvoirs publics prennent aussi des mesures pour maîtriser les réductions d'émissions, également à l'horizon 2008-2009, par exemple sous la forme d'incitations fiscales et de marchés publics écologiques.

<sup>20</sup> Les données préliminaires pour 2005 font état de nouveaux progrès limités.

<sup>21</sup> UE-15.

### **3. LA VOIE A SUIVRE**

Au vu des divers facteurs qui influent sur les émissions des transports routiers, une série de mesures s'impose.

#### **3.1. Réalisation de l'objectif de 120 g CO<sub>2</sub>/km de l'UE**

La présente communication est centrée sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> via une approche intégrée (améliorations de la consommation de carburant des véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers), autres améliorations technologiques et utilisation des biocarburants), mais elle ne préjuge pas des mesures supplémentaires que la Commission pourrait proposer pour limiter les effets du transport routier sur le changement climatique. La politique des transports récemment révisée de l'Union européenne comporte des initiatives visant à encourager l'adoption de modes de transports plus respectueux de l'environnement chaque fois que possible, en particulier dans les régions urbaines, et prévoit l'élaboration d'ici à 2008 d'une méthode communautaire de tarification des infrastructures tenant compte des coûts externes, en complément à la révision récente de la directive «Eurovignette»<sup>22</sup>. Comme le prévoit la récente stratégie thématique pour l'environnement urbain<sup>23</sup>, Commission fournira des orientations concernant des plans de transport urbain durable. En ce qui concerne la taxation du carburant, la législation communautaire fixe déjà les taux minima des taxes sur le carburant.

La Commission a examiné plusieurs mesures visant expressément à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers. Parallèlement à une vaste consultation des parties prenantes et sur la base d'une analyse d'impact, la stratégie présentée ci-après, qui porte à la fois sur l'offre et la demande, vise à atteindre en 2012 l'objectif de 120 g CO<sub>2</sub>/km que la Communauté s'est fixé.

Dans l'esprit du plan d'action pour l'efficacité énergétique, l'approche de la Commission délivrera tous les bénéfices environnementaux attendus tout en créant des opportunités économiques en favorisant l'innovation dans les voitures les plus respectueuses de l'environnement et en promouvant une industrie automobile compétitive source d'emplois durables dans la Communauté. Il s'agit de créer des conditions propices à une amélioration continue permettant d'aller au-delà de l'objectif communautaire, afin que l'UE soit en mesure d'obtenir, à plus long terme, de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports.

La Commission rappelle que les améliorations du rendement énergétique peuvent être obtenues de plusieurs façons : si la tendance à l'achat de voitures plus grosses et plus puissantes se confirme, il existe déjà des solutions techniques pour résoudre les problèmes qui ne manqueront pas de se poser en matière d'efficacité énergétique, mais les constructeurs et partant, les consommateurs, devront supporter les coûts de production supplémentaires. Une autre possibilité consiste à adopter des mesures concrètes (fiscales) pour inciter les consommateurs à porter leur choix sur des voitures économes en carburant: cela contribuerait à la création d'un marché de l'automobile plus respectueux de l'environnement, sur lequel les

---

<sup>22</sup> Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999), directive modifiée par la directive 2006/38/CE.

<sup>23</sup> COM(2005) 446.

fabricants se feraient concurrence du point de vue des performances environnementales, et réduirait considérablement les coûts de mise en conformité sans remettre en cause les améliorations du confort et de la sécurité dont bénéficient les consommateurs depuis ces dix dernières années. C'est aux États membres qu'incombe la responsabilité de concrétiser le plus tôt possible, par leur politique fiscale notamment, cette autre possibilité plus respectueuse de l'environnement: Plus tôt l'initiative sera prise, plus il sera aisé d'atteindre les objectifs de réduction du CO<sub>2</sub>. Les régimes fiscaux peuvent en outre être conçus de manière à ne pas avoir d'incidence sur les recettes, de sorte que, globalement, il n'en résulte pas de charge supplémentaire pour le consommateur, mais plutôt une rétribution pour l'achat d'une voiture à faible niveau d'émission de CO<sub>2</sub> et une pénalité pour l'achat de véhicules moins économes en carburant.

### 3.2. Mesures agissant sur l'offre

La Commission mettra en œuvre son approche intégrée afin d'atteindre **l'objectif de l'UE de 120 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012**. Ceci peut être réalisé par la combinaison de mesures prises au niveau de l'UE et des États membres. La Commission proposera un **cadre législatif** si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008 afin de réaliser l'objectif de l'UE de 120 g/km CO<sub>2</sub>, centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> pour atteindre l'objectif de **130 g CO<sub>2</sub>/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologique sur les moteurs**, et une réduction supplémentaire de 10 g CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si nécessaire techniquement, par le biais d'autres **améliorations technologiques et par un usage accru des biocarburants**, spécifiquement :

- a) fixation d'exigences minimales de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation;
- b) présence obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneus;
- c) fixation de limites maximales de résistance au roulement des pneumatiques au niveau de l'UE, pour les pneus équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;
- d) utilisation d'indicateurs de changement de vitesse, dans la mesure où les consommateurs utilisent de tels dispositifs dans les conditions réelles de conduite;
- e) amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) avec pour objectif d'atteindre 175 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 et 160 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2015;
- f) utilisation accrue des biocarburants optimisant la performance environnementale.

Les mesures ci-dessus seront mesurables, monitorables et attribuables, et sans compter deux fois les réductions de CO<sub>2</sub>.

La Commission reconnaît qu'il conviendra de concevoir le cadre législatif pour **la moyenne du parc des voitures neuves** de manière à assurer des objectifs de réduction neutres du point de vue de la concurrence et équitables socialement et durables qui soient équitables au vu de la diversité des constructeurs européens d'automobiles et évitent toutes distorsions de la concurrence injustifiées entre constructeurs.

Le cadre législatif sera **compatible avec l'objectif global de respecter les objectifs de l'UE au titre de Kyoto** et sera basé sur une **étude d'impact détaillée**. Une telle étude d'impact prendra en compte les coûts et bénéfices de différentes options eu égard à la présente situation des niveaux moyens d'émission de CO<sub>2</sub>, tout en considérant les dernières technologies disponibles en vue d'améliorer la performance environnementale en matière de technologie automobile.

### 3.3. Mesures agissant sur la demande/le comportement des consommateurs

Au-delà du cadre législatif, la stratégie de la Commission en vue de réduire plus encore les émissions de CO<sub>2</sub> devrait encourager des **efforts supplémentaires** des autres moyens de transport (véhicules lourds, etc.), par les **États membres** (fiscalité basée sur le CO<sub>2</sub> et autres incitations fiscales, marchés publics écologiques, gestion du trafic, infrastructures, etc.) et par les **consommateurs** (choix éclairé des acheteurs, comportement au volant responsable).

#### 3.3.1. Fiscalité<sup>24</sup>

La fiscalité automobile est un puissant instrument pour orienter le choix des consommateurs en matière d'achat de véhicules. Les taxes peuvent être différenciées de manière à faciliter l'introduction sur le marché de voitures économes en carburant et émettant peu de CO<sub>2</sub>. Il serait alors beaucoup plus facile aux constructeurs automobiles de s'acquitter de leurs obligations. La Commission a présenté une proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières<sup>25</sup> qui est actuellement examinée par le Conseil et le Parlement. **La Commission invite les États membres à adopter cette proposition le plus rapidement possible et à adapter leurs régimes de fiscalité automobile de manière à promouvoir l'achat de voitures particulières économes en carburant dans toute l'Union européenne et à aider les constructeurs automobiles à respecter le futur cadre pour l'amélioration du rendement énergétique des véhicules** de manière à apporter leur contribution à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures. L'application de taxes différenciées pour toute la gamme de voitures particulières sur le marché, de manière à amener progressivement le consommateur à se tourner vers des voitures générant moins d'émissions, serait un moyen efficace de réduire les coûts de mise en conformité supportés par les constructeurs.

Des incitations fiscales<sup>26</sup> seraient également un très bon moyen de promouvoir les classes de véhicules légers les plus propres. Il convient que ces incitations s'appuient sur une définition commune au niveau de l'UE et applicable dans toute la Communauté, afin d'éviter une fragmentation du marché intérieur, et qu'elles prennent en considération toutes les émissions concernées par les exigences en matière de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. À cet effet, il convient de définir un **véhicule léger écologiquement performant (VLEP)**, désignant un véhicule qui respecte les valeurs limites d'émission de substances polluantes fixées pour l'étape suivante par la législation, sans dépasser un certain

---

<sup>24</sup> Toute mesure fiscale susceptible de fausser la concurrence et de retentir sur les échanges entre les États membres doit être notifiée au préalable à la Commission en vue de son approbation dans le cadre des règles en matière d'aides d'État.

<sup>25</sup> COM(2005) 261.

<sup>26</sup> Il est déjà bien établi que ce type d'approche permet d'accélérer l'introduction sur le marché de voitures répondant déjà aux normes en matière d'émissions de polluants atmosphériques qui ne sont pas encore applicables; voir par exemple la directive 98/69/CE et la proposition de nouvelle norme Euro 5 - COM(2005) 683.

niveau d'émissions de CO<sub>2</sub>. Pour le moment, ce niveau serait l'objectif communautaire de 120 g CO<sub>2</sub>/km. Cette définition du VLEP devrait être réexaminée régulièrement de manière à rester centrée sur les véhicules les plus perfectionnés du parc de véhicules neufs.

### 3.3.2. *Information des consommateurs*

**La Commission adoptera en 2007 une proposition modifiée visant à améliorer l'efficacité de la directive 1999/94/CE concernant la fourniture d'informations sur la consommation de carburant des voitures particulières.** Cette proposition aura notamment pour objet d'étendre le champ d'application des dispositions en matière d'étiquetage aux véhicules utilitaires légers (N1), d'harmoniser l'aspect de l'étiquette et de créer des classes d'efficacité énergétique afin de sensibiliser davantage les consommateurs au moment de l'achat d'une voiture. On se penchera également sur la définition du VLEP (voir 3.3.1) et sur la possibilité de faire figurer sur l'étiquette les frais d'entretien annuels, et le cas échéant, le taux d'imposition du véhicule en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant.

Parallèlement à l'information des consommateurs, il pourrait aussi s'avérer utile d'adapter les méthodes de commercialisation des voitures, de manière à moins insister sur les performances dynamiques des véhicules. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables, il faut une action coordonnée de la part de l'industrie. Les constructeurs automobiles sont invités à signer d'ici la fin du premier semestre 2007 un **accord volontaire concernant un code de bonnes pratiques communautaire en matière de commercialisation des voitures et de publicité faite à leur égard**, afin de promouvoir les véhicules économes en carburant.

### 3.3.3. *Écoconduite*

Plusieurs États membres encouragent déjà l'écoconduite dans le cadre de campagnes de formation ou de sensibilisation. La Commission soutient la diffusion de l'écoconduite à travers divers projets<sup>27</sup>, et pourrait envisager d'introduire des exigences en la matière dans les futures révisions de la directive sur le permis de conduire<sup>28</sup>. Toutefois, l'écoconduite est une mesure agissant en aval, dont le potentiel réel de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est très incertain. Les États membres sont néanmoins invités à continuer de promouvoir l'écoconduite en tant que moyen de sensibilisation aux incidences de l'utilisation de la voiture sur le changement climatique.

## 3.4. **Vision à long-terme**

Enfin, en vue d'analyser dans une phase ultérieure la possibilité de **fixer des objectifs plus ambitieux** que l'actuel objectif communautaire de 120 g CO<sub>2</sub>/km, des efforts de recherche et développement seront déployés en vue de la mise au point et de la démonstration de techniques avancées de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. L'ERTRAC (comité consultatif pour la recherche dans le domaine du transport routier) a été créé pour mobiliser toutes les parties prenantes, élaborer un projet commun et assurer en temps opportun la mise en œuvre coordonnée et efficace des ressources de recherche afin de relever les défis persistants que représentent le transport routier et la compétitivité européenne. **La Commission soutiendra**

---

<sup>27</sup> Voir, par ex., Ecodriven à la page suivante: [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm)  
<sup>28</sup> Directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire (JO L 237 du 24.8.1991, telle que modifiée).

**les efforts de recherche visant à atteindre l'objectif de l'ERTRAC<sup>29</sup> à savoir des améliorations du rendement des voitures qui permettront de réduire de près de 40 % les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves en 2020.** Cela correspondrait à une moyenne de 95 g CO<sub>2</sub>/km pour le parc des voitures neuves.

#### **4. CONCLUSION**

L'Union européenne doit réduire sa dépendance à l'égard des importations de pétrole et lutter contre la pollution atmosphérique ; elle doit en outre jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre le changement climatique. Afin de respecter les engagements qu'elle a pris d'ici à 2012, et pour aller au-delà, elle doit réduire les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs.

Le secteur des transports de passagers par route, dont les émissions ne cessent d'augmenter en dépit des progrès technologiques, mérite une attention particulière : des mesures s'imposent du côté de l'offre, en vue d'améliorer régulièrement les performances des systèmes de transport et notamment des véhicules, ainsi que du côté de la demande, pour promouvoir des véhicules de plus en plus économes en carburant.

Des efforts de plus grande ampleur seront assurément nécessaires pour faire de la mobilité durable une réalité, néanmoins la stratégie renouvelée proposée décrit un certain nombre de mesures précises de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers. La Commission souhaiterait que cette stratégie soit mise en œuvre à tous les niveaux, de manière à faire rapidement émerger une tendance à l'achat de voitures neuves générant en moyenne moins d'émissions. A défaut d'une action rapide, les efforts déjà consentis verront leurs effets s'annuler, et la réalisation à court terme de l'objectif communautaire de 120 g CO<sub>2</sub>/km ainsi que de nouveaux progrès au-delà de cet objectif sera compromise ou plus coûteuse.

En conséquence, la Commission proposera, si possible en 2007 et au plus tard d'ici à mi-2008, un cadre législatif communautaire visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers afin d'atteindre l'objectif communautaire de 120 g CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012. Il sera accompagné d'une analyse d'impact détaillée montrant plus clairement la mesure dans laquelle les États membres peuvent aider les constructeurs automobiles à respecter des objectifs contraignants grâce à l'adoption de mesures agissant sur la demande, notamment dans le domaine de la fiscalité.

La Commission évaluera l'état de mise en œuvre en 2010 ainsi que les possibilités de mesures complémentaires pour dépasser l'objectif communautaire déclaré.

---

<sup>29</sup> Voir le programme de recherche stratégique de l'ERTRAC de décembre 2004, à l'adresse suivante: <http://www.ertrac.org/publications.htm>