



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 08.11.2001
COM(2001) 643 final

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

**Mise en œuvre de la stratégie communautaire
visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures
Deuxième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie
(exercice 2000)**

[SEC(2001) 1722]

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

Mise en œuvre de la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures Deuxième rapport annuel sur l'efficacité de la stratégie (exercice 2000)

I. INTRODUCTION

La stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à réduire leur consommation de carburant¹ a été acceptée par le Conseil en 1996². Elle vise à atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves de 120 grammes de CO₂/km d'ici 2005, et pour 2010 au plus tard. C'est l'année 1995 qui a été choisie comme date de départ pour évaluer l'avancement de la stratégie.

Cette stratégie comprend trois grands piliers:

1. L'industrie automobile a pris des engagements concernant la réduction de la consommation de carburant, en vue d'atteindre un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves de 140 grammes de CO₂/km d'ici 2008-2009³.
2. Il a été décidé d'étiqueter les voitures en ce qui concerne la consommation de carburant⁴, pour faire en sorte que des informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves proposées à la vente ou en crédit-bail dans la Communauté soient fournies aux consommateurs afin de leur permettre de faire un choix fondé.
3. Des mesures fiscales devraient stimuler l'amélioration du rendement énergétique des voitures. À cet égard, le Conseil «Environnement» d'octobre 1999⁵ a rappelé la nécessité d'étudier la possibilité d'établir un cadre de référence pour des mesures incitatives fiscales.

Des activités de recherche complètent ces trois piliers.

¹ COM (95) 689 final.

² Conclusions du Conseil du 25.6.1996.

³ En outre, les associations de l'industrie automobile évalueront en 2003-2004 les possibilités d'améliorer davantage le rendement énergétique afin de se rapprocher davantage de l'objectif de 120 g de CO₂/km d'ici 2012.

⁴ Directive 1999/94/CE concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

⁵ Conclusions du Conseil du 6 octobre 1999.

Le Conseil a invité la Commission à établir à intervalles réguliers un rapport sur l'efficacité de la stratégie⁶. Pour assurer un suivi détaillé et transparent de celle-ci, la Commission présente des rapports annuels, ce qui lui permet de répondre en même temps aux demandes du Conseil⁷. Le Parlement européen est également tenu informé.

Le premier rapport⁸, qui concernait la période 1995-1999, a principalement traité des progrès de l'industrie automobile par rapport à ses engagements. Le deuxième rapport présenté ici aborde aussi de manière plus détaillée les autres aspects de la stratégie, et notamment les exigences fixées dans la directive 1999/94/CE et dans la décision n° 1753/2000/CE⁹, pour satisfaire notamment aux dispositions de l'article 9 de ladite décision en matière de rapports.

La Commission estime qu'un rapport consolidé permettra à toutes les parties intéressées de suivre la mise en œuvre de la stratégie communautaire de la manière la plus efficace¹⁰.

II. PROGRES REALISES EN CE QUI CONCERNE LES ENGAGEMENTS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Des engagements ont été contractés par les industries automobiles¹¹ européenne (Association des constructeurs européens d'automobiles – ACEA¹²)¹³, japonaise (*Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA*¹⁴) et coréenne (*Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA*¹⁵). La Commission a avalisé le contenu des engagements¹⁶. Les trois engagements se caractérisent par des efforts équivalents, qui présentent les caractéristiques principales suivantes:

1. Réduction des émissions de CO₂: tous les accords prévoient le même objectif quantifié en matière d'émissions spécifiques de CO₂ pour la moyenne des voitures particulières neuves vendues dans l'Union européenne, à savoir 140 grammes de CO₂/km (cet objectif devant être atteint en 2009 par la JAMA et la KAMA, et en 2008 par l'ACEA).
2. Moyens: l'ACEA, la JAMA et la KAMA s'engagent à atteindre l'objectif en matière de CO₂ essentiellement par des progrès techniques et par des modifications du marché allant de pair avec ces progrès.

⁶ Conclusions du Conseil du 25 juin 1996.

⁷ Conclusions du Conseil du 6 octobre 1998 et du 6 octobre 1999.

⁸ COM(2000)615 final du 4.10.2000.

⁹ 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.

¹⁰ Pour d'autres informations concernant la stratégie communautaire, voir:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

¹¹ COM(99)446 final.

¹² Constructeurs européens membres de l'ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG, AB Volvo.

¹³ COM (98) 495 final.

¹⁴ Constructeurs automobiles japonais membres de la JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

¹⁵ Constructeurs automobiles coréens membres de la KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

¹⁶ Recommandations 1999/125/EC, 2000/303/CE et 2000/304/CE.

En outre, des fourchettes d'objectifs sont prévues en ce qui concerne les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves à atteindre au cours de la période 2003-2004¹⁷.

Par ailleurs, l'ACEA et la JAMA se sont engagées à introduire sur le marché de l'Union européenne, dès 2000, des modèles de véhicules émettant au maximum 120 g de CO₂/km. La KAMA fera de même dès que possible.

Les engagements sont soumis à un programme de suivi sérieux, transparent et équitable. Des rapports conjoints de la Commission et de chaque association sont rédigés chaque année à cet effet. Ils font l'objet d'un accord entre les parties et sont joints à la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen (voir annexes). Les associations elles-mêmes ont jusqu'à présent fourni les données de base. Elles peuvent être considérées comme très fiables et elles ont été utilisées parce que le système communautaire officiel de surveillance du CO₂ ne fonctionnera pas avant 2001-2002. Ce système permettra d'utiliser les données officielles sur les émissions¹⁸.

Les principales conclusions pour la période 1995-2000 sont les suivantes:

- En l'an 2000, toutes les associations ont davantage réduit la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des voitures qu'elles ont écoulées sur le marché communautaire. L'ACEA et la JAMA ont réalisé en 2000 les taux de réduction les plus élevés observés jusqu'ici: 2,9 % pour l'ACEA et 2,4 % pour la JAMA. Quant à la KAMA, elle a opéré une réduction de 1,5 %. La réduction de la consommation de carburant est nettement plus forte pour les voitures à moteur diesel que pour les véhicules à essence (voir tableau 1). En ce qui concerne la JAMA et la KAMA, les émissions moyennes de CO₂ des véhicules à moteur diesel restent sensiblement plus élevées que celles des véhicules à essence, car les moteurs diesel équipent surtout les véhicules les plus lourds.

¹⁷ Pour l'ACEA: 165 à 170 grammes de CO₂/km en 2003; pour la JAMA: 165 à 175 grammes de CO₂ /km en 2003; pour la KAMA: 165 à 170 grammes de CO₂/km en 2004. Ces fourchettes intermédiaires sont indicatives et ne constituent en aucun cas un engagement.

¹⁸ L'article 8 de la décision n° 1753/2000/CE exige qu'à partir de 2003, le programme de surveillance communautaire serve de base pour le contrôle de l'engagement pris volontairement par l'industrie automobile vis-à-vis de la Commission.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variation 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)						
Essence	188	186	183	182	180	177	-5,9 %
Diesel	176	174	172	167	161	157	-10,8 %
Tous carburants (1)	185	183	180	178	174	169	-8,6 %

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variation 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)						
Essence	191	187	184	184	181	177	-7,3 %
Diesel	239	238	222	221	221	213	-10,9 %
Tous carburants (1)	196	193	188	189	187	183	-6,6 %

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variation 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)						
Essence	195	197	201	198	189	185	-5,1 %
Diesel	309	274	246	248	253	245	-20,7 %
Tous carburants (1)	197	199	203	202	194	191	-3,0 %

UE-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	Variation 1995-2000 (%)
	CO ₂ (g/km)						
Essence	189	186	184	182	180	178	-5,8 %
Diesel	179	178	175	171	165	163	-8,9 %
Tous carburants (1)	186	184	182	180	176	172	-7,5 %

(1) Véhicules à moteur à essence et à moteur diesel uniquement; les autres carburants et les véhicules non identifiés dans les statistiques ne devraient pas avoir d'influence significative sur ces moyennes.

(2) Les véhicules particuliers neufs commercialisés sur le marché de l'UE par des constructeurs n'ayant pas contracté d'engagement ne devraient pas avoir d'influence significative sur la moyenne de l'UE.

(3) Les chiffres n'ont pas été corrigés pour tenir compte du changement introduit dans le cycle de conduite d'essai pour la période 2000-2002 en ce qui concerne les véhicules M1. Se fondant sur les résultats d'une étude réalisée par TNO, les services de la Commission estiment que la modification du cycle d'essai ne réduirait la moyenne que de 0,7 %, ce qui correspondrait à 1,2 g de CO₂/km pour l'UE-15 (tous carburants), si tous les véhicules particuliers étaient testés selon la nouvelle procédure.

Tableau 1: émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves par type de carburant, pour chaque association et pour l'Union européenne

- En 2000, l'ACEA avait déjà atteint la limite supérieure de la fourchette d'objectifs intermédiaires comprise entre 165 et 170 g de CO₂/km. À l'échelle de l'Union européenne, l'ACEA a ramené la moyenne des émissions de CO₂ de sa flotte de véhicules neufs à 169 g de CO₂/km en 2000, contre 174 g en 1999 et 185 g en 1995. Sur la période 1995-2000, l'ACEA a réduit de 8,6 % les émissions de CO₂ moyennes de ses véhicules neufs, et cette tendance à la baisse s'est accentuée. Depuis 1995, en moyenne, les constructeurs européens ont réduit les émissions de CO₂ de leurs véhicules neufs de 1,7 % par an¹⁹.
- Quant aux émissions spécifiques de CO₂ des véhicules de la JAMA, elles ont baissé de 1,3 % en moyenne chaque année et sont passées de 196 g de CO₂/km en 1995 à 183 g de CO₂/km en 2000, ce qui représente une baisse de 6,6 % depuis 1995. La tendance à la baisse des émissions spécifiques moyennes a été continue sur l'ensemble de la période 1995-2000 couverte par le rapport.

¹⁹ Il s'agit d'une simple moyenne arithmétique; c'est ce type de moyenne qui est utilisé dans l'ensemble du document.

- Sur la période 1995-2000, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers commercialisés par la KAMA n'ont diminué que modérément en moyenne, passant de 197 g de CO₂/km à 191 g de CO₂/km. Cela équivaut à une baisse d'environ 3 %²⁰ sur toute la période du rapport, soit une réduction annuelle de 0,6 %.

La figure 1 illustre l'évolution de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules particuliers neufs pour chaque association et pour l'Union européenne.

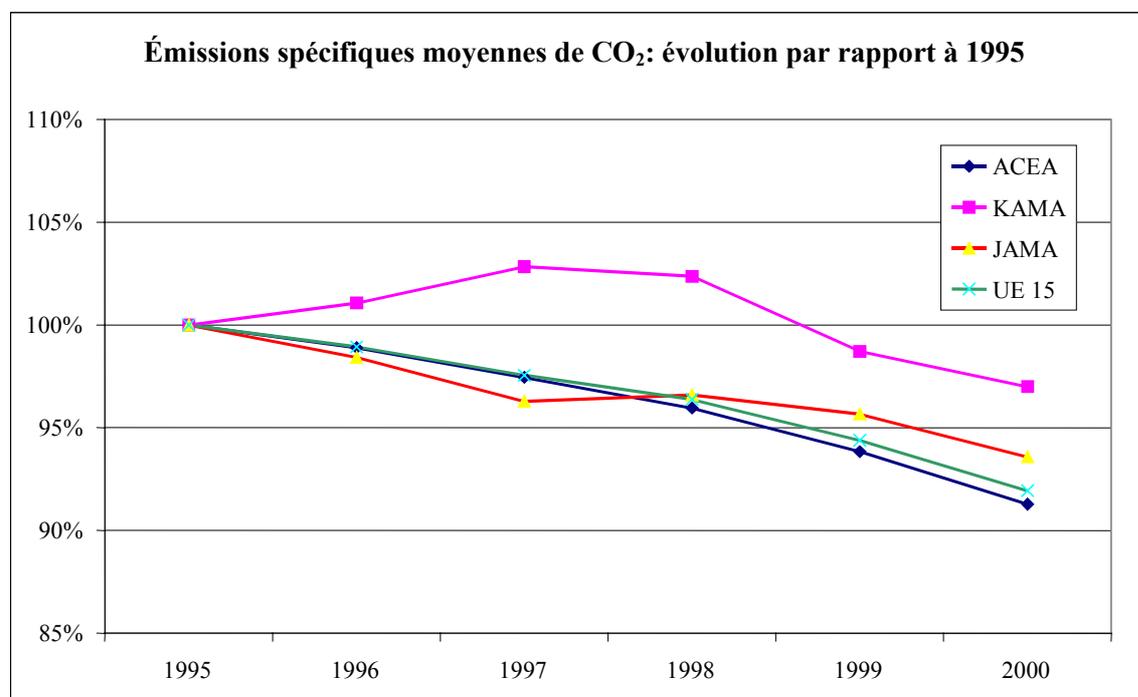


Figure 1: évolution des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves par rapport à 1995, pour chaque association et pour l'Union européenne

Dans l'hypothèse où la JAMA et la KAMA maintiendraient un taux de réduction annuel moyen situé dans la même fourchette qu'au cours de l'an 2000, la JAMA arriverait au taux intermédiaire visé, mais la KAMA resterait nettement au-dessus de ce taux. La Commission espère que la KAMA renforcera sensiblement ses efforts et rattrapera son retard au cours des prochaines années.

En l'an 2000, les émissions de CO₂ moyennes des voitures particulières neuves ont également diminué dans tous les États membres (voir figure 2). Il faut toutefois remarquer que dans certains États membres, les émissions spécifiques de CO₂ ont augmenté pour les véhicules relevant de certaines associations; c'est notamment le cas au Portugal (KAMA et JAMA), en Espagne (JAMA) et en France et en Allemagne (KAMA). Ces observations ne sont aucunement incompatibles avec le respect des engagements, mais elles montrent que les tendances enregistrées pour les différentes associations peuvent varier fortement d'un État membre à l'autre.

²⁰ La baisse de 197 à 191 g de CO₂/km équivaut en fait à une réduction de 3,2 %; la différence est due à l'arrondi.

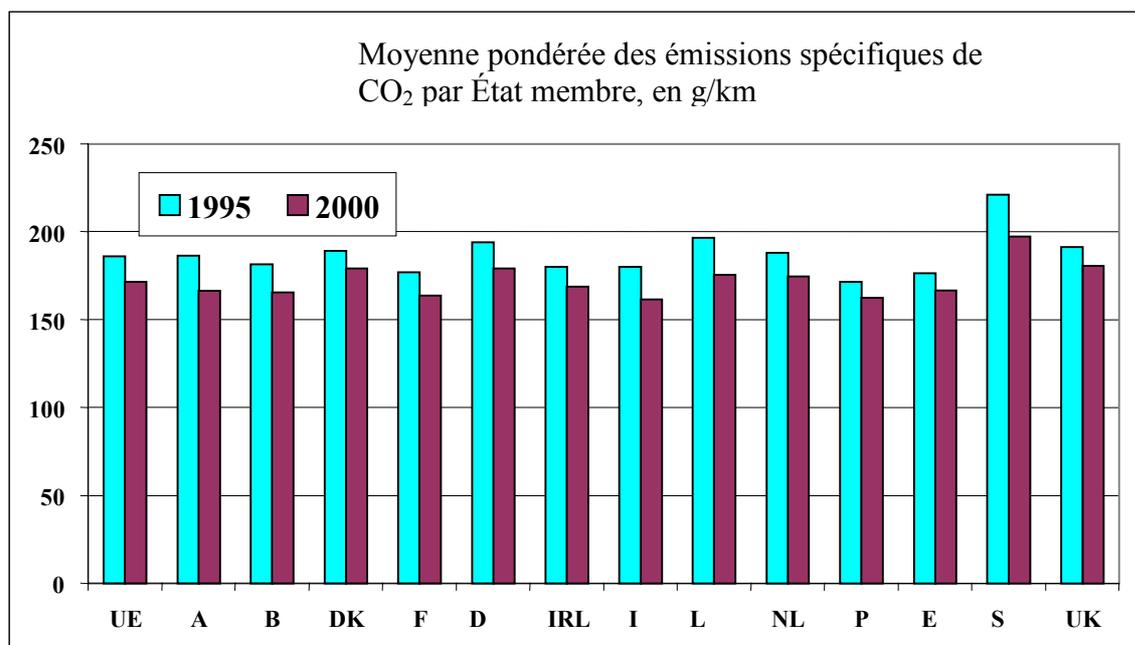


Figure 2: Émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE et dans les États membres en 1995 et en 2000 (moyennes pondérées calculées à partir des données sur les véhicules diesel et essence fournies par les trois associations)²¹

Pour atteindre l'objectif final de 140 grammes de CO₂/km, il faut déployer de nouveaux efforts et maintenir le taux de réduction annuel à un niveau supérieur (le taux de réduction doit être en moyenne de $\pm 2\%$ par an au cours de la totalité de la période de surveillance; or, sur la période 1995-2000, les émissions des véhicules ACEA n'ont diminué en moyenne que de 1,7 % par an, celles des véhicules JAMA de 1,3 % par an et celles des véhicules KAMA de 0,6 % par an). Les engagements prévoient cependant que les associations vont augmenter leur taux de réduction des émissions de CO₂ au fil du temps.

Toutes les associations ont déclaré, dans leur engagement respectif, qu'elles atteindront l'objectif final par des moyens essentiellement techniques et par des modifications du marché liées à ces développements. Les réductions réalisées jusqu'à présent reposent sur le progrès technique (principalement l'introduction de moteurs diesel à injection directe à grande vitesse (HDI), et, dans une moindre mesure, l'introduction de moteurs à essence à injection directe (GDI), la transmission à variation continue, les minivoitures) ainsi que sur d'autres mesures et réalisations²².

L'ACEA – et dans une moindre mesure la JAMA – ont en outre commercialisé des voitures particulières émettant moins de 120 grammes de CO₂/km. Les deux associations respectent ainsi un élément important de leurs engagements. La KAMA n'a toujours pas commercialisé de modèles de ce type, mais s'est engagée à le faire dans les meilleurs délais. Le consommateur a actuellement le choix entre plus de 22 modèles répondant à ce critère.

²¹ La colonne "UE" n'inclut pas la Grèce ni la Finlande, les données relatives à ces pays étant insuffisantes.

²² Les trois rapports conjoints ne traitent pas d'une manière approfondie la question des mesures prises, car celle-ci sera étudiée de manière plus approfondie dans le cadre de la mise en œuvre de la décision n° 1753/2000/CE. Cette décision demande à la Commission de présenter au Conseil et au Parlement européen, d'ici à 2003-2004 et 2008-2009, un rapport sur les réductions réalisées par des mesures techniques et d'autres mesures.

Toutes les associations ont augmenté le pourcentage de véhicules à moteur diesel dans leurs flottes au cours de la période de référence (voir tableau 2).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 1995-2000, en % (2)
Part de l'essence	73,4 %	72,9 %	73,1 %	70,3 %	65,8 %	60,9 %	-12,5 %
Part du diesel	24,0 %	24,3 %	24,3 %	27,0 %	31,0 %	35,8 %	11,8 %
Nombre total de véhicules particuliers	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	19,3 %

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 1995-2000, en % (2)
Part de l'essence	82,1 %	82,1 %	83,2 %	81,6 %	80,4 %	80,8 %	-1,3 %
Part du diesel	9,5 %	10,4 %	11,2 %	13,1 %	14,9 %	16,5 %	6,9 %
Nombre total de véhicules particuliers	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	35,2 %

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 1995-2000, en % (2)
Part de l'essence	87,9 %	87,6 %	89,2 %	85,9 %	81,9 %	80,9 %	-7,0 %
Part du diesel	1,6 %	1,8 %	2,3 %	6,1 %	7,4 %	8,3 %	6,7 %
Nombre total de véhicules particuliers	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	190,6 %

UE-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 1995-2000, en % (2)
Part de l'essence	74,5 %	74,2 %	74,6 %	72,1 %	68,0 %	63,9 %	-10,6 %
Part du diesel	22,2 %	22,4 %	22,3 %	24,7 %	28,4 %	32,6 %	10,5 %
Nombre total de véhicules particuliers (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	23,5 %

(1) Les véhicules particuliers neufs commercialisés sur le marché de l'UE par des constructeurs n'ayant pas contracté d'engagement n'ont pas d'influence significative sur les chiffres.

(2) La variation observée sur la période 1995-2000 pour les véhicules à moteur à essence et à moteur diesel représente l'évolution des parts absolues de chaque type de carburant dans le total des immatriculations. L'évolution du nombre total de voitures est l'augmentation ou la diminution absolue du nombre de nouvelles immatriculations, pour l'Europe des Quinze, sur l'ensemble de la période.

(3) Les totaux incluent les véhicules non identifiés dans les statistiques et les véhicules utilisant «d'autres types» de carburant.

Tableau 2: Tendances observées dans la composition des flottes pour chaque association et pour l'UE

L'augmentation de la part du diesel avait été prévue à court terme. On s'attendait toutefois à ce que cette tendance soit contrebalancée à plus long terme par l'introduction de la technologie des moteurs à essence à injection directe. Cependant, la tendance observée pour un nombre croissant de véhicules à moteur diesel récemment immatriculés pourrait susciter des préoccupations quant aux émissions de particules²³.

En ce qui concerne les hypothèses sur lesquelles reposent les engagements, les associations ont attiré l'attention sur des aspects liés aux mesures fiscales et à d'autres mesures réglementaires.

- En ce qui concerne les mesures fiscales, l'une des associations s'est déclarée préoccupée des mesures fiscales en vigueur dans plusieurs pays (par ex. Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni) qui, selon elle, pénaliseraient les véhicules à moteur diesel.

²³ En décembre 2000, le Conseil a invité la Commission à «... poursuivre les efforts, visant à réduire, de manière significative, les émissions de nanoparticules, et notamment élaborer une nouvelle procédure de mesure pour les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, en tenant compte des résultats des études récentes sur les effets des émissions de nanoparticules sur la santé...». Conclusions du Conseil Environnement des 18 et 19.12.2000.

- Les associations mettent l'accent sur la question de la disponibilité de carburants adaptés. À cet égard, on sait que l'industrie automobile attache une grande importance à la disponibilité de carburants à faible teneur en soufre²⁴. La Commission a présenté une proposition de modification de la directive 98/70/CEE en vue de réduire la teneur en soufre des carburants²⁵.
- L'industrie automobile continue à insister sur le fait que la directive sur les véhicules en fin de vie²⁶ aura des effets négatifs sur la consommation de carburant des voitures, car elle risque de limiter l'emploi de certains matériaux légers et de certaines technologies. La Commission estime que cette directive n'aura pas d'effet sur l'engagement relatif au CO₂, ni d'effets négatifs sur la situation économique du secteur.
- La KAMA continue à attirer l'attention sur la restructuration en cours, les restrictions budgétaires qui y sont associées et la réduction du personnel technique et scientifique, qui restreignent la capacité de la KAMA de mettre au point les nouvelles technologies nécessaires pour réduire les émissions de CO₂ et commercialiser de nouveaux modèles sur le marché communautaire. La KAMA s'est notamment déclarée très préoccupée du long retard pris dans la restructuration de certaines entreprises membres de l'association et de ses conséquences possibles sur la réduction globale des émissions de CO₂. Cependant, les perspectives économiques de l'industrie automobile coréenne sont désormais plus prometteuses, étant donné que l'économie coréenne se redresse rapidement et que la restructuration du secteur automobile devrait contribuer à en améliorer la compétitivité. La KAMA insiste également sur le fait qu'il s'agit de la première période de référence complète depuis son engagement, et que les résultats importants viendront par conséquent plus tard, étant donné qu'au départ, elle avait un certain retard technologique sur l'ACEA et la JAMA.

III. MISE EN ŒUVRE DE LA DECISION N° 1753/2000/CE

La décision établissant le programme de surveillance est entrée en vigueur le 30 août 2000. Les services de la Commission utiliseront les données recueillies au titre de cette décision pour surveiller le respect des engagements volontaires de réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur, passés entre la Commission et l'industrie automobile.

²⁴ Les associations ont pris leurs engagements sur la base des exigences en matière de qualité des carburants visées dans la directive 98/70/CEE, même si elles s'attendent à la commercialisation future de carburants dont les caractéristiques auront été améliorées. Sur ce point, les associations escomptaient que certains types d'essence (par exemple le Super-Plus à 98 octane) et certains «diesel+» d'une teneur en soufre maximale de 30 ppm seraient disponibles en 2000 sur la totalité du marché communautaire, en quantités suffisantes et avec une couverture géographique satisfaisante; en 2005, des carburants satisfaisant aux conditions suivantes: essence d'une teneur en soufre maximale de 30 ppm et d'une teneur en composés aromatiques maximale de 30 %, et carburant diesel d'une teneur en soufre maximale de 30 ppm et présentant un indice de cétane d'au moins 58, seront disponibles sur l'ensemble du marché communautaire.

²⁵ COM(2001)241 final du 11.5.2001. En ce qui concerne les répercussions de cette proposition sur les engagements, la Commission a expliqué que «... *L'incidence de ces carburants par rapport à l'objectif des 140 g de CO₂/km sera donc prise en compte dans le mécanisme conjoint de surveillance. La disponibilité de carburants sans soufre résultant de la présente directive constituera également une base permettant à la Commission d'étudier avec les constructeurs automobiles la possibilité d'engagements supplémentaires en vue de la réalisation de l'objectif communautaire de 120g/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves, lors du réexamen, en 2003, des engagements pris par les constructeurs automobiles...*».

²⁶ Directive 2000/53/CE.

En vertu de l'article 5 de la décision, les États membres sont tenus de désigner une autorité compétente pour la collecte et la communication des informations requises dans le cadre de la surveillance. L'article 6 de la décision impose aux États membres de rendre compte à la Commission de la manière dont ils entendent mettre en œuvre les dispositions de ladite décision. La date limite fixée pour la mise en œuvre de ces deux mesures était le 2 mars 2001. En outre, conformément à l'article 4 de la décision, les États membres devaient transmettre pour le 1^{er} juillet 2001 au plus tard les données concernant les émissions spécifiques de CO₂ provenant des véhicules particuliers neufs.

Fin septembre 2001, huit États membres avaient satisfait aux exigences de l'article 5 et (partiellement) à celles de l'article 6, et sept États avaient satisfait aux exigences de l'article 4. Les États membres suivants n'avaient pas communiqué de données: Autriche, Belgique, Grèce, Irlande, Luxembourg, Portugal, Espagne et Suède. La Commission envisage d'ouvrir des procédures d'infraction officielles en octobre 2001. En raison de l'absence de certaines données, et du fait que certains États membres ont fourni des données pour la période postérieure à août 2000 et non pour la totalité de l'année civile, les données n'ont pas pu être utilisées pour contrôler l'évolution de la situation au cours de l'année 2000. La Commission a lancé une étude afin d'améliorer le transfert de données et de déceler d'éventuels problèmes d'incohérence des données.

IV. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 1999/94/CE

La directive concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ a été adoptée le 13 décembre 1999 et les États membres devaient la mettre en œuvre pour le 18 janvier 2001. Fin septembre 2001, sept États membres avaient informé la Commission de la transposition de la directive dans la législation nationale. Les États membres suivants n'ont pas encore transposé la directive: Belgique, France, Allemagne, Grèce, Italie, Portugal, Espagne et Royaume-Uni. La Commission a adressé des «avis motivés» à la plupart de ces États membres.

En août 2001, la Commission a publié sa décision concernant la forme du rapport mentionnée à l'article 9. Celle-ci a été élaborée en collaboration avec les États membres au sein du comité établi en application de l'article 10 de la directive²⁷.

Les services de la Commission ont dû renoncer à leur intention de créer leur propre site internet sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures particulières commercialisées dans l'UE. Seuls les constructeurs automobiles peuvent fournir des données fiables et cohérentes pour alimenter un tel site internet. Cependant, la plupart d'entre eux ont préféré coopérer à un niveau national et n'ont pas estimé qu'un site internet communautaire présenterait une quelconque valeur ajoutée. La Commission soutient désormais l'établissement de sites de ce type dans plusieurs pays, dans le cadre du projet CLASE²⁸. Certains États membres en ont déjà mis un en place. Le site internet «CO₂ et voitures» de la Commission sur la mise en œuvre de la stratégie de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières²⁹ contient des liens vers ces sites.

²⁷ Décision C(2001)1883 de la Commission du 10.8.2001.

²⁸ Le projet «Car Labelling Saves Energy» s'intègre dans le cadre du projet "Ecodriving, Labelling, Benchmarking" de la DG Énergie et Transports. Le projet CLASE vise à mettre sur pied des bases de données d'information, à lancer des campagnes de promotion et à évaluer l'incidence des mesures d'étiquetage des voitures.

²⁹ Voir http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home_fr.htm

Pour satisfaire à l'une des obligations visées à l'article 9 de la directive, la Commission a lancé en juillet 2001 une étude sur la «formulation de recommandations pour permettre d'appliquer à d'autres médias et matériels les principes des dispositions relatives à la documentation promotionnelle». En fonction des résultats de cette étude, la Commission entend présenter une proposition au comité institué en application de l'article 10.

V. TRAVAUX SUR LES MESURES FISCALES

La Commission a entamé ses travaux sur les mesures-cadres fiscales relatives aux véhicules particuliers neufs, en se concentrant sur les taxes à l'immatriculation et les taxes de circulation. À cette fin, elle a mis sur pied un groupe d'experts dont la fonction générale est d'assister la Commission dans ses travaux sur des mesures-cadres fiscales en vue de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières dans le cadre d'un effort de coopération de toutes les parties intéressées, telles que les représentants de la Commission, des États membres, de l'industrie et des ONG. Actuellement, la Commission procède aux études de fond indispensables, en coopération avec les États membres. Les résultats préliminaires indiquent qu'une différenciation des taxes sur les véhicules qui favoriserait l'achat et l'utilisation de véhicules particuliers consommant moins de carburant permettrait de réaliser une réduction supplémentaire appréciable des émissions de CO₂. Les résultats finaux de ces travaux seront intégrés dans la communication de la Commission sur la fiscalité des véhicules, attendue pour février 2002.

Il faut remarquer que plusieurs États membres ont modifié leur régime fiscal national concernant les véhicules entre 1995 et 2000, afin d'y intégrer des éléments spécifiques en rapport avec la consommation de carburant (c'est notamment le cas de l'Autriche et du Royaume-Uni) tandis que d'autres États offrent des incitations fiscales spécifiques, soit pour les véhicules consommant très peu de carburant, soit pour les véhicules électriques ou hybrides (par ex. Danemark, Allemagne, Pays-Bas, Suède, Irlande et Luxembourg). Les répercussions des modifications des régimes fiscaux nationaux concernant les voitures particulières seront prises en considération lors du grand réexamen de 2003³⁰.

VI. AUTRES MESURES

- a) En ce qui concerne les valeurs d'émission de CO₂ dans le cas des autres carburants (autres que le GPL et le gaz naturel, qui sont déjà couverts par le système de réception), la Commission envisage de rédiger une proposition de modification de la directive 80/1268/CEE afin d'y inclure les véhicules fonctionnant à l'éthanol. Par ailleurs, l'UN-ECE est occupée à mettre en place un groupe ad hoc qui s'occupera des questions de réglementation liées aux véhicules hybrides.
- b) Les services de la Commission préparent une proposition visant à étendre le champ d'application de la directive 80/1268/CEE aux véhicules utilitaires légers (catégorie N₁)³¹, que la Commission devrait adopter en septembre 2001. La Commission a lancé en août 2001 un appel d'offres concernant une étude portant sur «l'élaboration de mesures axées sur la réduction des émissions de CO₂ des véhicules de catégorie N₁» en vue d'étudier les mesures envisageables pour réduire les émissions de CO₂ de cette catégorie de véhicules.

³⁰ 2004 en ce qui concerne la KAMA.

³¹ Voir COM(2001) ...

VII. CONCLUSIONS

De manière générale, la mise en œuvre de la stratégie communautaire pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et réduire leur consommation de carburant avance bien. Les engagements de l'industrie automobile sont dans leur phase de mise en œuvre. Les «rapports conjoints» joints en annexe montrent que l'ACEA et la JAMA ont fait des progrès appréciables. En effet, l'ACEA a déjà atteint en 2000 la limite supérieure de la fourchette indicative d'objectifs intermédiaires fixée pour 2003. En revanche, la KAMA doit sensiblement renforcer ses efforts. Elle a déclaré qu'elle allait le faire et qu'elle ne doutait pas de pouvoir remplir ses engagements.

Pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO₂/km, les trois associations doivent maintenir ou augmenter leurs efforts. À la lecture des rapports en annexe, la Commission n'a pas de raison particulière de penser que l'une ou l'autre des associations ne remplira pas ses engagements, bien qu'il convienne de suivre de près la situation de la KAMA.

Pour atteindre le niveau de 120 g de CO₂/km qui est l'objectif de la stratégie communautaire, il est important que la Communauté continue à travailler sur les mesures fiscales. La communication de la Commission sur la fiscalité des véhicules, prévue pour février 2002, présentera notamment différentes options pour la conception de régimes fiscaux des véhicules liés à leur consommation de carburant.

Plusieurs États membres accusent un retard dans la mise en œuvre de la directive 1999/94/CE et de la décision n° 1753/2000/CE. Il est impératif que les États membres accélèrent la mise en œuvre de ces dispositions afin d'éviter des répercussions négatives sur la mise en œuvre de la stratégie et son suivi.

ANNEXE (SEC(2001) 1722)

- 1) Surveillance de l'engagement de l'ACEA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2000), rapport conjoint de l'Association des constructeurs européens d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 10 juillet 2001
- 2) Surveillance de l'engagement de la JAMA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2000), rapport conjoint de l'Association des constructeurs japonais d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 13 juillet 2001
- 3) Surveillance de l'engagement de la KAMA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2000), rapport conjoint de l'Association des constructeurs coréens d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 13 juillet 2001

Les annexes ne sont disponibles qu'en anglais.