



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 22.6.2005
COM(2005) 269 final

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

**Mise en œuvre de la stratégie communautaire de réduction des émissions de
CO₂ des voitures :
Cinquième communication annuelle sur l'efficacité de la stratégie**

{SEC(2005) 826}

1. INTRODUCTION

La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières et d'amélioration de l'économie de carburant¹², repose sur les trois piliers suivants: les engagements pris par l'industrie automobile en matière de réduction de la consommation de carburant³, l'étiquetage de la consommation de carburant des voitures⁴ et la promotion des mesures fiscales pour stimuler l'amélioration du rendement énergétique des voitures. L'article 9 de la décision 1753/2000/CE⁵ impose à la Commission d'informer chaque année le Conseil et le Parlement européen sur l'efficacité de la stratégie⁶.

L'engagement des associations de constructeurs automobiles européens, japonais et coréens d'atteindre, d'ici 2008/2009, un niveau moyen d'émissions de CO₂ de 140 g/km de CO₂ (mesuré conformément à la directive 93/116/CE) pour la totalité de la flotte de véhicules particuliers constitue la pièce maîtresse de la stratégie. Les objectifs visés dans les engagements doivent être atteints essentiellement grâce à des progrès techniques intéressant différentes caractéristiques des voitures et par des modifications du marché allant de pair avec ces progrès.

En s'appuyant sur les deux autres piliers de la stratégie, le Conseil et le Parlement européen ont fixé comme objectif, dans le cadre de la stratégie communautaire, d'atteindre d'ici 2010 au plus tard une moyenne de 120g CO₂ /km pour les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules particuliers

Conformément à la procédure prévue, les examens suivants ont été effectués, ou engagés, en 2003:

- En vertu des engagements pris, l'ACEA et JAMA ont examiné, en 2003, les possibilités de réductions supplémentaires des émissions de CO₂ « *afin de se rapprocher de l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012...* »

Conformément à l'article 10 de la décision 1753/2000/CE, les rapports annuels pour l'année cible intermédiaire de 2003 doivent indiquer si les réductions atteintes par l'ACEA et la JAMA résultent de mesures de nature technique prises par les fabricants ou d'autres mesures, telles que des changements de comportement des consommateurs (non liés à des mesures techniques adoptées par l'industrie). Enfin, les engagements pris spontanément par l'ACEA et

¹ COM(95) 689 final.

² Conclusions du Conseil du 25.6.1996

³ Des engagements ont été contractés par les associations de constructeurs automobiles européens (Association des constructeurs européens d'automobiles - ACEA), japonais (Japan Automobile Manufacturers Association - JAMA) et coréens (Korea Automobile Manufacturers Association - KAMA).

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 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

⁶ Pour d'autres informations concernant la stratégie communautaire, voir: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

la JAMA comportent l'obligation d'effectuer conjointement un «examen approfondi» sur la base des données de 2003.

La présente communication traite des questions mentionnées ci-dessus et d'autres aspects connexes.

2. PROGRES ACCOMPLIS PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES PAR RAPPORT A LEURS ENGAGEMENTS RESPECTIFS

Un rapport annuel conjoint, un par association, a été rédigé et approuvé par les parties. Ces rapports sont publiés et joints en annexe à la présente communication, sous la forme d'un document SEC (voir annexe).

Les principales conclusions pour la période 1995-2003 sont les suivantes:

- Si l'on se base sur les données officielles des États membres pour 2003, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des parcs de véhicules s'élève à 163 g/km pour l'ACEA, 172 g/km pour la JAMA et 179 g/km pour la KAMA. Si l'on se base sur les données collectées par l'ACEA, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ pour cette association serait de 161 g/km (voir le tableau 1 en appendice).
- Par rapport à 1995, la moyenne spécifique des émissions de CO₂ a été réduite de 22 g/km, soit 11,9 %, pour l'ACEA (24 g/km, soit 13 %, si l'on se base sur les chiffres de l'ACEA), de 24 g/km, soit 12,2 % pour la JAMA, et de 18 g/km, soit 9,1 %, pour la KAMA.
- Par rapport à 2002, ces associations ont toutes les trois réduit, en 2003, la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de leurs véhicules immatriculés pour la première fois sur le marché de l'UE (l'ACEA d'environ 1,2 %⁷, la JAMA d'environ 1 % et la KAMA de quelque 2,2 %⁸). Depuis 1995, les améliorations en matière de consommation de carburant sont nettement plus marquées pour les voitures à moteur diesel que pour les véhicules à essence et l'augmentation constante de la part des véhicules diesels sur le marché communautaire des véhicules particuliers neufs a grandement contribué aux progrès généraux accomplis à ce jour.
- La JAMA et l'ACEA progressent, bien que leurs résultats en 2003 soient moins encourageants que ceux enregistrés pendant les années précédentes. L'ACEA a toutefois atteint, dès l'exercice 2000, la fourchette d'objectifs intermédiaires fixée pour 2003 et se situe à présent en deçà de la limite inférieure de cette fourchette. La JAMA se situe depuis 2002 dans la fourchette des objectifs intermédiaires. On peut considérer que ces deux associations sont en bonne voie.

⁷ Ces chiffres reposent sur les données collectées par l'ACEA pour 2002 et 2003. Si l'on se basait sur les données de l'ACEA pour 2002 et sur les données officielles de l'UE pour 2003, on ne constaterait pas de réduction. On peut toutefois supposer que cela résulte principalement du changement de base de données. Si l'on compare les données officielles de l'UE pour 2002 et 2003, la diminution exprimée en pourcentage est peu ou prou la même que celle constatée à partir des données de l'ACEA.

⁸ Pour 2001, 2002 et 2003, un coefficient correcteur de 0,7 % a été appliqué aux données afin de tenir compte de l'adaptation du cycle de conduite

- Les progrès de la KAMA demeurent insuffisants, même si l'association a rattrapé son retard au cours des trois dernières années. Il existe un risque réel que la KAMA n'atteigne pas la fourchette d'objectifs intermédiaires de 165 à 170 g/km qui lui a été fixée pour 2004, étant donné qu'elle n'a plus qu'un an pour réaliser la réduction de 9 g/km nécessaire à cet effet. Cela pourrait compromettre tout le processus engagé dans le domaine du CO₂⁹. La KAMA a cependant réaffirmé sa détermination à atteindre ses objectifs. Le fait que ce soit la KAMA qui ait le plus progressé en 2003 et qu'elle ait par ailleurs mis sur le marché une voiture rejetant moins de 120 g de CO₂/km sont deux éléments encourageants à cet égard.
- Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO₂/km, car le taux de réduction annuel moyen des trois associations est insuffisant. Si l'on prend une moyenne, le taux de réduction sur l'ensemble de la période 1995/2008-2009 doit être d'environ 2 %, soit environ 3,5 g/km par an. Pour les années qui restent d'ici à 2008/9, les taux de réduction moyens doivent maintenant atteindre 2,8 % pour l'ACEA, 3,1 % pour la JAMA et 3,6 % pour la KAMA. Il avait été initialement prévu que le taux de réduction moyen serait plus élevé vers la fin de la période. Or, les écarts à rattraper, exprimés en résultats annuels requis, augmentent (voir le tableau 2 en appendice).

Dans l'ensemble, les émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées en 2003 ont diminué dans tous les États membres par rapport à 1995 et aux années suivantes (voir figure 1 en appendice). Les taux de réduction varient toutefois quelque peu d'un pays à l'autre¹⁰.

Les trois associations ont augmenté la part de véhicules à moteur diesel dans leurs flottes au cours de la période de référence (voir tableau 3). Cela suscite quelques inquiétudes concernant les polluants réglementés. En 2003, un nombre croissant de constructeurs ont signalé leur intention d'équiper leurs voitures particulières à moteur diesel d'un filtre à particules. La Commission a par ailleurs entrepris des travaux portant sur des valeurs limites d'émission Euro 5 qui entreraient en vigueur aux alentours de 2010. On peut notamment s'attendre à un abaissement des valeurs limites d'émission de particules des voitures particulières à moteur diesel. Il faudra tenir compte de ces développements lors de l'examen de la «diésélisation» du parc de voitures particulières dans l'UE.

3. 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. Depuis 2002, les données collectées en application de la décision sont utilisées pour la surveillance officielle du respect des engagements pris volontairement. Auparavant, on utilisait les données fournies par les associations.

Quoi qu'il en soit, l'UE fournissant maintenant des données officielles, il y a une rupture par rapport aux jeux de données des années précédentes. La modification de la source de données a mis en lumière des disparités minimales. En 2003, on s'est efforcé d'en déterminer les

⁹ Il convient de rappeler que le Conseil a invité la Commission "...à présenter immédiatement des propositions, y compris des propositions législatives, pour examen, s'il s'avère, sur la base des données concernant le contrôle et après avoir consulté les associations, qu'une ou plusieurs d'entre elles ne respectent pas les engagements contractés"(conclusions du Conseil d'octobre 1999).

¹⁰ Aucun chiffre ne peut être fourni concernant la Grèce et la Finlande pour 1995, car les données ne sont pas disponibles.

raisons. Dans l'ensemble, les écarts constatés entre les données officielles et celles fournies par les associations sont négligeables (de l'ordre de 1 %, voire moins). Il n'en demeure pas moins que les travaux ayant trait à la qualité des données seront poursuivis et devraient, à long terme, permettre de réduire les disparités entre les différents jeux de données.

4. EXAMEN APPROFONDI ET TRAVAUX VISES A L'ARTICLE 10 DE LA DECISION 1753/2000/CE

Les engagements pris volontairement en vue de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves prévoient l'obligation d'effectuer un examen approfondi sur la base des données relatives à 2003 (2004 pour la KAMA). Cet examen approfondi doit présenter *«[...] les résultats obtenus en matière de réduction des émissions de CO₂ jusqu'à la fin de l'année 2003, ainsi qu'une comparaison de la moyenne des résultats obtenus par le parc automobile en 2003 avec la fourchette estimée»*. Il doit en outre tenir compte des prévisions initiales selon lesquelles: *«Le processus de réduction des émissions de CO₂ ne sera pas linéaire; son rythme dépendra notamment du temps qu'il faudra pour que les carburants nécessaires soient disponibles sur le marché et que de nouvelles technologies et de nouveaux produits apparaissent et se diffusent sur le marché. C'est la raison pour laquelle on s'attend à un démarrage relativement lent et à une accélération ultérieure.»*

L'article 10 de la décision 1753/2000/CE a aussi pour objet de traiter quelques-unes de ces questions. Il prévoit notamment que: *«Les rapports correspondant aux années d'objectifs intermédiaires et aux années d'objectifs finals préciseront si les réductions sont dues à des mesures techniques prises par les constructeurs ou à d'autres facteurs tels qu'un changement de comportement des consommateurs.»*

Les évaluations qui doivent être effectuées dans le cadre de l'examen approfondi et au titre de l'article 10 se chevauchent partiellement, c'est pourquoi la Commission a réalisé des études conjointes avec l'ACEA, d'une part, et avec la JAMA, d'autre part. Ces tâches ont été exécutées dans le cadre d'un contrat de service.¹¹ L'étude vise à répondre à deux questions essentielles:

- (1) des obstacles ont-ils empêché l'ACEA ou la JAMA de respecter leur engagement respectif ou contribué à ce qu'elles n'obtiennent pas les résultats escomptés?
- (2) D'autres facteurs, en dehors de l'évolution technologique, ont-ils contribué à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves?

Il est indispensable de répondre à ces questions pour savoir si les réductions de CO₂ observées jusqu'en 2003 inclus peuvent être totalement portées au crédit des constructeurs.

Les évaluations aboutissent aux conclusions suivantes:

- (a) La réduction des émissions spécifiques de CO₂ est très majoritairement due au progrès technologique. L'évolution du marché n'a pas eu d'effet notable sur les

¹¹ German Aerospace Centre - Institute of Transport Research: «Contrat de service relatif à la préparation de l'examen 2003 de l'engagement pris par les constructeurs automobiles en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ provenant des véhicules de la catégorie M1»

émissions de CO₂. En tout état de cause, il est extrêmement difficile de faire la distinction entre les modifications du marché dues à la technologie et celles dues à d'autres facteurs tels que le comportement global des consommateurs, la situation économique, le prix des carburants, les mesures fiscales, l'information du consommateur et ce, principalement pour deux raisons: le marché a assez peu évolué entre 1995 et 2003 et les progrès technologiques relatifs aux émissions de CO₂ ont concerné quasiment toutes les catégories de véhicules.

- (b) Tous les engagements souscrits par l'ACEA et la JAMA en matière de réduction des émissions de CO₂ ont été respectés et, dans certains cas, dépassés.
- (c) Les hypothèses formulées par l'ACEA et la JAMA dans leurs engagements respectifs se sont confirmées et l'environnement dans lequel leurs membres exercent leur activité ne les a pas empêchées de respecter leurs engagements.
- (d) L'ACEA et la JAMA ont pris en compte un certain nombre de points importants pour atteindre l'objectif de 140 g de CO₂/km.

En résumé, l'ACEA, la JAMA et la Commission concluent que les deux associations ont respecté pour la période 1998-2003 tous les engagements auxquels elles ont souscrit.

Ces résultats mettent en lumière un autre aspect de la mise en œuvre de la stratégie, à savoir l'effet négligeable des mesures prises au titre des deux autres piliers: l'étiquetage et les mesures fiscales.

Les conclusions communes de l'examen approfondi et des travaux réalisés au titre de l'article 10 figurent dans les rapports respectifs de l'ACEA et de la JAMA.

5. EXAMEN PAR L'ACEA ET LA JAMA DES POSSIBILITES D'ATTEINDRE L'OBJECTIF DE 120 G DE CO₂/KM DEFINI PAR LA COMMUNAUTE

Selon le texte des engagements et les recommandations de la Commission approuvant les engagements¹², l'ACEA et la JAMA réexamineront en 2003 «[...] *les possibilités de nouvelles réductions des émissions de CO₂ afin de se rapprocher davantage de l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012*». L'ACEA et la JAMA ont présenté en décembre 2003 les résultats de leur examen respectif (la KAMA a effectué cet examen en 2004 comme prévu). Dans leurs rapports, l'ACEA et la JAMA indiquent qu'il serait technologiquement possible d'atteindre d'ici à 2012 un niveau d'émission de CO₂ de 120 g/km, mais que le coût en serait prohibitif. Par ailleurs, les distorsions du marché et les incidences négatives sur l'économie européenne seraient importantes. Elles estiment qu'un moyen plus efficace sur le plan économique de parvenir à des réductions de CO₂ équivalentes à l'objectif communautaire serait d'appliquer une approche intégrée faisant intervenir les constructeurs automobiles et d'autres parties intéressées, comme les autorités publiques, les fournisseurs d'essence et de gazole, le secteur agricole, les clients, etc. L'ACEA a néanmoins donné comme première indication qu'il pourrait être possible de réduire encore de 5 % les

¹² Recommandations 1999/125/CE, 2000/303/CE et 2000/304/CE.

émissions moyennes de CO₂ de la flotte des véhicules particuliers neufs (soit environ 133 g de CO₂/km) entre 2008 et 2012 grâce à des progrès en matière de technologie des véhicules.

En effet, outre les trois piliers de la stratégie, plusieurs autres voies sont envisageables pour soutenir la stratégie communautaire et contribuer à réduire les émissions de CO₂ dues aux voitures particulières. Globalement, la Commission souhaite atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km par des moyens "durables", en tenant compte des trois piliers définis lors du Conseil de Göteborg (aspects environnementaux, sociaux et économiques).

Suite à ces rapports, la Commission a décidé d'effectuer une évaluation commune incluant la Commission, les parties intéressées, des experts nationaux et des consultants afin de réfléchir aux deux questions centrales suivantes:

- (1) Le coût et la capacité des technologies et d'autres mesures à réduire les émissions de CO₂.
- (2) L'évaluation des effets des scénarios de réduction des émissions de CO₂ dues aux voitures particulières circulant sur le territoire de l'UE.

Des évaluations techniques et économiques seront effectuées à cette fin, ainsi que des modélisations sur ordinateur. Les résultats de ces travaux figureront dans une analyse d'impact qui sera lancée par la Commission à la mi-2005. Selon les résultats de cette analyse d'impact, la Commission présentera au Conseil et au Parlement européen une proposition sur l'objectif de 120 g de CO₂/km vers la fin de 2005.

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

Tous les États membres ont mis en œuvre la 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 neuves¹³. Conformément à l'article 9, les États membres devaient préparer un rapport sur l'efficacité de la directive pour le 31 décembre 2003. La Commission a reçu 14 rapports qui sont en cours d'évaluation. Les premiers résultats montrent que:

- la directive semble généralement peu efficace. Aucun effet notable sur les décisions du consommateur n'a été relevé,
- les systèmes de ristourne mis en place aux Pays-Bas en 2002 font exception. Bien acceptés par les consommateurs, ils influencent considérablement les décisions d'achat de véhicules.

Les amendements à la directive présentés par la Commission devraient se fonder sur cette évaluation et avoir pour objectif global d'améliorer l'efficacité de la directive.

¹³ JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.

7. TRAVAUX AYANT TRAIT AUX MESURES FISCALES

La Commission a publié en 2002 une communication sur la taxation des voitures particulières dans l'Union européenne¹⁴. La communication prévoit plusieurs actions possibles dans le futur ainsi que la consultation des États membres, du Parlement européen, de l'industrie automobile et de tous les autres acteurs importants. Outre ces consultations, la Commission met la dernière main à un projet de proposition législative qui doit être présenté en juin 2005.

8. AUTRES MESURES CONNEXES

Dans ses conclusions, le Conseil «Environnement» du 10 octobre 2000 invitait la Commission à étudier des mesures de réduction des émissions concernant les véhicules utilitaires légers (LCV, qui correspondent sur le plan technique à la catégorie N₁¹⁵) et les systèmes de climatisation mobiles utilisés dans les voitures particulières¹⁶.

En ce qui concerne les LCV, le Conseil et le Parlement ont adopté la directive 2004/3/CE modifiant les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie N₁¹⁷. La directive donnera des informations sur les émissions de CO₂ émises par cette catégorie de véhicules. La Commission poursuit ses travaux dans ce domaine. Elle a lancé une offre de contrat afin d'améliorer le protocole de mesure prévu par la directive 80/1268/CEE modifiée et de poursuivre l'évaluation des mesures politiques visant à réduire les émissions des véhicules de la catégorie N₁.

En ce qui concerne la climatisation mobile, la Commission a lancé un appel d'offres portant sur la conception d'une procédure de mesure rentable destinée à être intégrée dans la directive 80/1268/CEE ou dans tout autre document officiel approprié. La Commission examinera ce point en détail une fois que le contrat sera conclu.

9. CONCLUSIONS

La stratégie communautaire destinée à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à réduire la consommation de carburant vise à atteindre, au plus tard en 2010, un niveau moyen d'émissions spécifiques de CO₂ de 120 g/km pour les voitures particulières nouvellement immatriculées dans la Communauté. La valeur d'émission spécifique de CO₂/km enregistrée pour l'année civile 2003 s'élève à 164 g/km¹⁸, contre 186 g/km en 1995,

¹⁴ COM(2002) 431 final

¹⁵ Les véhicules de la catégorie N₁ sont les véhicules utilisés pour le transport de marchandises et dont la masse n'excède pas 3,5 tonnes.

¹⁶ Le Conseil «environnement» du 10 octobre 2000 a formulé les conclusions suivantes:
«Dans le domaine de la politique des transports, le Conseil a demandé à la Commission d'étudier et de préparer des mesures dans les domaines suivants, en tenant compte du taux d'accroissement des émissions provenant du secteur des transports, ainsi que de la nécessité de refléter les coûts sociaux et environnementaux pour chaque mode de transport, comme cela est souligné également dans le rapport au Conseil européen d'Helsinki:
- réduire les émissions de CO₂ provenant des véhicules, notamment prendre des mesures destinées à réduire les émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires légers,
- réduire tous les gaz à effet de serre (GHG) générés par les dispositifs de climatisation des véhicules»

¹⁷ JO L 49 du 19.2.2004, p. 36 à 41, directive 2004/3/CE.

¹⁸ Chiffre provenant de données officielles de l'UE

l'année de référence de la stratégie communautaire, ce qui correspond à une réduction d'environ 12 %. Les évaluations réalisées dans le cadre de l'examen approfondi et en vertu de l'article 10 de la décision 1753/2000/CE montrent que l'ACEA et la JAMA ont respecté entre 1998 et 2003 toutes les obligations formulées dans leurs engagements respectifs. L'industrie automobile a ainsi contribué de manière mesurable à la stratégie de l'UE concernant la réduction des gaz à effet de serre et aux objectifs de Kyoto.

Pour atteindre l'objectif final de 140 g de CO₂/km, les trois associations doivent intensifier leurs efforts. Au vu des rapports conjoints, la Commission n'a aucune raison de penser que la JAMA ne tiendra pas ses engagements. L'ACEA a atteint en 2000 son objectif intermédiaire pour 2003 et exprimé sa ferme intention de faire tout ce qui était en son pouvoir pour respecter ses engagements en matière de diminution des émissions de CO₂, mais n'a pas pu confirmer la déclaration qui concluait ses précédents rapports. La Commission a insisté sur l'importance d'atteindre l'objectif, qui est réalisable. La KAMA suscite de réelles inquiétudes. La situation a été portée à l'attention de la KAMA, qui a réaffirmé sa détermination à atteindre les objectifs définis dans son engagement.

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

Les rapports présentés en 2003 par l'ACEA et la JAMA¹⁹ sur leur capacité respective à se rapprocher de l'objectif communautaire de 120 g/km d'ici à 2012 montrent que les associations ne voient aucune possibilité d'atteindre cet objectif de manière rentable par le biais de mesures techniques. La Commission préparera sa propre évaluation et présentera une proposition au Conseil et au Parlement au cours du deuxième semestre 2005.

La Commission poursuit ses travaux sur les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers et sur les émissions de CO₂ dues à l'utilisation de systèmes de climatisation mobiles.

¹⁹ 2003 pour l'ACEA et la JAMA, et 2004 pour la KAMA.

Appendice

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

	CO ₂ (g/km)									Variation 95/03 [%] ⁽⁴⁾
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	
ACEA										
Essence	188	186	183	182	180	177	172	172/171 ⁽⁵⁾	171/170 ⁽⁵⁾	-9,0 / -9,6 % ⁽⁶⁾
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 ⁽⁵⁾	154/152 ⁽⁵⁾	-12,5 / -13,6 % ⁽⁶⁾
Tous carburants⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165/163⁽⁵⁾	163/161⁽⁵⁾	-11,9 / -13 %⁽⁶⁾
JAMA										
Essence	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0 %
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9 %
Tous carburants⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	-12,2 %
KAMA										
Essence	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3 %
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0 %
Tous carburants⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	-9,1 %
EU-15⁽²⁾										
Essence	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5 %
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3 %
Tous carburants⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	-11,8 %

- (1) Véhicules à essence et diesel uniquement. Les autres carburants et les véhicules non repris dans les statistiques ne devraient pas avoir d'influence notable sur ces moyennes.
- (2) Les voitures particulières neuves mises sur le marché de l'UE par des constructeurs n'ayant pas contracté d'engagements ne devraient pas avoir d'influence significative sur la moyenne de l'UE.
- (3) Un coefficient correcteur de 0,7 % a été appliqué aux chiffres indiqués pour 2001, 2002 et 2003 afin de tenir compte de l'adaptation du cycle de conduite. Pour 2002 et 2003, les données utilisées sont celles des États membres.
- (4) Les pourcentages sont calculés sur la base des valeurs d'émission de CO₂ non arrondies.

- (5) Le premier chiffre est obtenu en utilisant les données des États membres; le second repose sur les données communiquées par l'ACEA.
- (6) Le premier chiffre se fonde sur les données des États membres pour 2003 et les données de l'ACEA pour 1995; le second se fonde uniquement sur les données communiquées par l'ACEA.
- (7) Les données de l'ACEA figurant dans la présente communication incluent Rover/MG. Toutefois, étant donné que ce constructeur (initialement partie à l'engagement en tant que membre du groupe BMW) n'est plus membre de l'ACEA, l'ACEA a déclaré qu'elle refusait toute responsabilité quant aux performances de Rover en matière de CO₂ d'ici à 2008.

Tableau 2: Réalisation de l'objectif de 140 g/km en 2008/2009

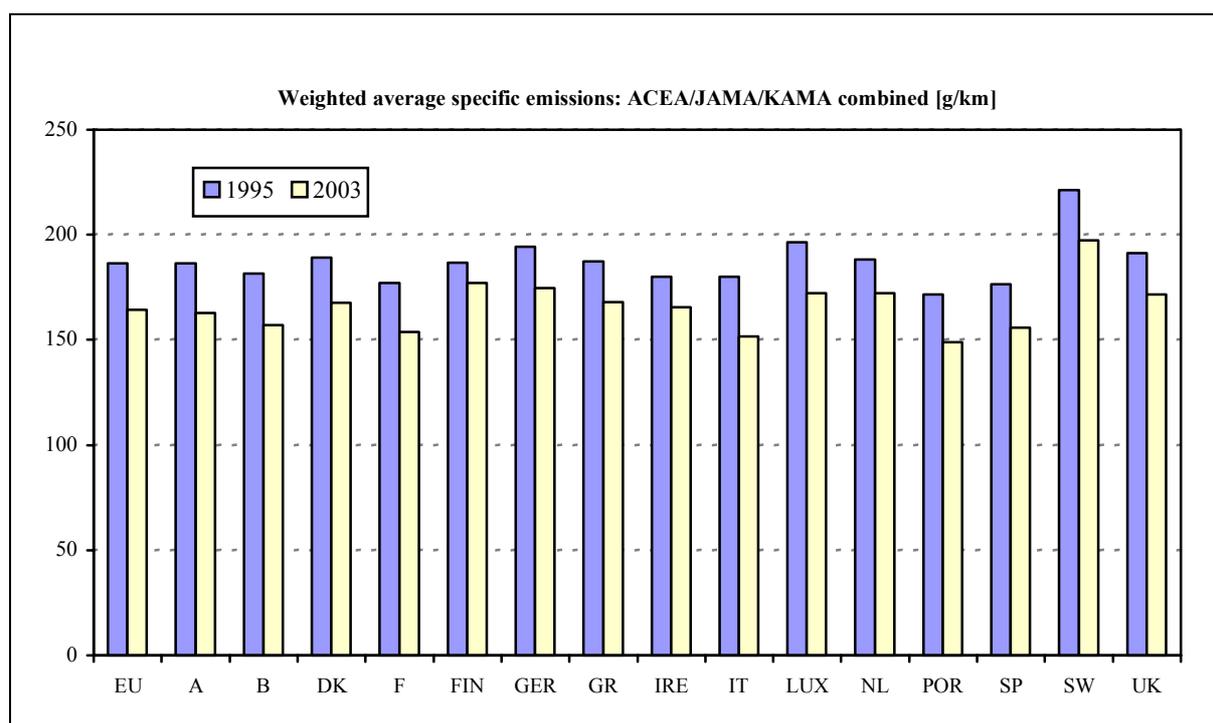
	Écart par rapport à l'objectif de 140 g/km					
			Total		Par an	
	1995	2003	%de 2003 à 2008-2009	g/km de 2003 à 2008-2009	%de 2003 à 2008-2009	g/km de 2003 à 2008-2009
ACEA tous carburants*	185	163/161	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2,6	4,6 / 4,2
JAMA tous carburants**	196	172	18,6	32	3,1	5,3
KAMA tous carburants**	197	179	21,8	39	3,6	6,5

* Le premier chiffre se fonde sur les données communiquées par les États membres, le second se fonde sur les données communiquées par l'ACEA.

**Les chiffres indiqués reposent sur les données transmises par les États membres.

Figure 1: Moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE et dans les États membres en 1995 et en 2003 (moyennes pondérées calculées à partir des données recueillies sur les véhicules diesel et à essence)²⁰

Émissions spécifiques moyennes pondérées(ACEA/JAMA/KAMA) en g/km



Pour 1995, les données sont celles communiquées par les associations; pour 2003, ce sont les données officielles de l'UE qui sont indiquées. Un coefficient correcteur de 0,7 % a été appliqué aux données 2003 afin de tenir compte de l'adaptation du cycle de conduite

²⁰

La colonne "UE 1995" n'inclut pas la Grèce ni la Finlande, les données relatives à ces pays étant insuffisantes. Ces deux États membres ont été inclus dans les données pour 2003.

Tableau 3: Tendances de la structure des immatriculations de voitures neuves sur le marché, pour chaque association et pour l'UE

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Tous carburants	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Tous carburants	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Tous carburants	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variation '95-03' (2)
Essence	74,5%	74,2%	74,6%	72,%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Tous carburants (3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

(1) Les voitures particulières neuves commercialisées sur le marché de l'UE par des constructeurs n'ayant pas contracté d'engagement n'ont pas d'influence notable sur les chiffres.

(2) Les variations observées au cours de la période 1995-2003 pour les véhicules à essence et au diesel représentent l'évolution des parts absolues de chaque type de carburant dans le total des immatriculations. La variation du nombre total de voitures correspond à l'augmentation ou à la diminution absolue du nombre des nouvelles immatriculations. La variation du nombre total de voitures représente l'augmentation du nombre des nouvelles immatriculations dans l'UE-15 au cours de la période considérée.

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

(4) Pour 2002 et 2003, les données utilisées sont celles des États membres.

ANNEXE [SEC (2005).826]

- (1) Surveillance de l'engagement de l'ACEA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2003); rapport conjoint de l'Association des constructeurs européens d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 5 octobre 2004.
- (2) Surveillance de l'engagement de la JAMA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2003), rapport conjoint de l'Association des constructeurs japonais d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 05.10.2004
- (3) Surveillance de l'engagement de la KAMA sur la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (2003), rapport conjoint de l'Association des constructeurs coréens d'automobiles et des services de la Commission, version finale du 5 octobre 2004.

Les annexes ne sont disponibles qu'en anglais.