

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil 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 N₁»

(COM(2001) 543 final — 2001/0255 COD)

(2002/C 125/02)

Le 27 novembre 2001, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 95 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Marché unique, production et consommation», chargée de préparer les travaux en la matière, a émis son avis le 1^{er} mars 2002 (rapporteur: M. Colombo).

Lors de sa 389^e session plénière des 20 et 21 mars 2002 (séance du 20 mars), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant par 55 voix pour et 5 abstentions.

1. Objet de la proposition

1.1. La proposition à l'examen a pour objet d'étendre aux véhicules N₁ (véhicules utilitaires légers) les dispositions harmonisées relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant prévues pour les véhicules M₁ (voitures particulières) par la directive 1999/100/CE modifiant les directives originelles 70/156/CEE et 80/1268/CEE.

1.2. Cette proposition a bien évidemment pour objectif premier d'élaborer des mesures spécifiques en vue de réduire les émissions de CO₂ et la consommation de carburant aux fins de la protection de l'environnement dans le secteur des transports.

2. Destinataires de la proposition

2.1. La proposition à l'examen est destinée aux véhicules utilitaires légers (N₁) ayant un poids maximal n'excédant pas 3,5 tonnes. Cette catégorie recouvre une vaste gamme de véhicules (petits véhicules de transport dérivés de voitures particulières, véhicules loisir travail, véhicules à usages multiples, pick-up et fourgons de plus grande taille) qui se présentent souvent, à partir d'un modèle de base, sous un grand nombre de configurations différentes.

2.2. Cela représente une part de marché considérable si l'on considère qu'en 2000, sur 14 millions de voitures particulières, 1,8 millions de véhicules N₁ ont été vendus. Le pourcentage des émissions de CO₂ dans les transports routiers imputables aux véhicules utilitaires légers est ainsi évalué à 10 %. Le tableau synoptique ci-dessous, élaboré par la Commission, donne la dimension exacte de ce phénomène:

- total des émissions de CO₂ pour l'UE dans le secteur du transport routier (1995): 655,7 millions de tonnes CO₂-eq (soit 20 % du total des émissions de CO₂);
- émissions de CO₂ pour l'UE dues à d'autres secteurs (1995):
 - autres sources d'émissions dans les transports: 195,7 millions de tonnes CO₂-eq;
 - combustion (secteur énergétique): 1 041 millions de tonnes CO₂-eq;
 - combustion (non industrielle): 654,9 millions de tonnes CO₂-eq;
- l'on estime que les émissions de CO₂ provenant des véhicules de catégorie N₁ représentent environ 10 % du total des émissions de CO₂ dues au transport routier (± 65 millions de tonnes CO₂-eq);
- l'on estime que la répartition du parc entre les classes I, II et III est à peu près la suivante:
 - classe I: 25 %
 - classe II: 50 %
 - classe III: 25 %
- les émissions de CO₂ pour les différentes classes sont probablement du même ordre de grandeur, les valeurs étant quelque peu plus élevées pour la classe III (consommation plus importante de carburant, kilométrage plus important);
- total des émissions de CO₂ pour l'UE (1995): 3 227 millions de tonnes CO₂-eq;

- l'on évalue à 3 000 le nombre total des versions différentes pour les classes II et III. Toutefois, cela ne signifie pas que 3 000 procédures de réception seraient nécessaires, étant donné que les fabricants disposent d'un degré de souplesse significatif en matière de regroupement de versions différentes sous une seule procédure de réception;
- l'exemption accordée aux fabricants de petits volumes vise, en réalité, à faire en sorte que le coût de la réception ne soit pas excessif par rapport au nombre de véhicules ainsi homologués. La part de ces véhicules dans les émissions de CO₂ est négligeable.

2.3. Il faut du reste s'attendre à une augmentation de ces chiffres car l'on enregistre une hausse progressive de la part de marché de ces véhicules. Face à ces données, aucune action n'a été entreprise jusqu'à présent au niveau communautaire pour surveiller et partant améliorer tant la consommation de carburant que les émissions de CO₂ de cette catégorie de véhicules.

3. Observations générales

3.1. Le Comité approuve et soutient les initiatives futures de la Commission visant à la mise en place de mesures orientées vers la réduction des émissions de CO₂ et l'optimisation de la consommation de carburant, compte tenu de leur importance pour la réalisation des ambitieux projets de protection de l'environnement prévus au niveau communautaire dans le secteur des transports.

3.2. La réalisation des objectifs de réduction du CO₂ définis à Kyoto doit être considérée comme un objectif prioritaire et stratégique pour la mise en œuvre d'un «développement durable». La participation du secteur des transports à la réalisation de ces objectifs apparaît fondamentale. Cette position a été reprise et défendue de manière répétée dans de précédents avis du Comité.

3.3. Le Comité est néanmoins d'avis que la proposition de la Commission, bien qu'allant dans la bonne direction, suscite certaines réserves, dans la mesure où les résultats visés risquent de ne pas être atteints en raison des surcoûts occasionnés par la duplication des essais prévus ainsi que par les crédits nécessaires à la réalisation des nouveaux essais, facteurs qui au final se répercuteront inévitablement sur le prix du produit. Il faut prévoir un doublement de ces coûts dès lors que la production s'effectue dans des établissements et dans des pays différents. Un premier examen des coûts confirme le bien-fondé de cette approche, ce qui a conduit la Commission à exempter de cette méthode d'essai les entreprises produisant moins de 2 000 unités par an.

3.4. Il aurait fallu opérer une différenciation en ce qui concerne la composition de la catégorie N₁: conformément à la directive 98/69/CE, celle-ci se décompose en trois classes définies en fonction de la masse de référence (tare): la classe I jusqu'à 1 305 kg, la classe II de 1 305 à 1 760 kg et la classe III au-delà de 1 760 kg.

3.5. S'agissant du critère appliqué pour la mesure des émissions des véhicules, effectuée exclusivement à vide, le Comité prend acte des affirmations de la Commission concernant les difficultés liées à l'augmentation des essais et partant des coûts. Il souligne néanmoins que la consommation varie nettement en fonction de la charge utile des véhicules et du type d'équipement et demande à la Commission d'en tenir compte.

3.6. Le Comité relève en outre l'absence de référence à une évaluation du rapport coûts-bénéfices, jugée pourtant nécessaire pour une meilleure estimation des résultats pouvant être atteints grâce à cette proposition. Si l'on considère en particulier les classes II et III, les coûts économiques liés aux équipements et à la main-d'œuvre nécessaires apparaissent sans rapport avec les résultats escomptés.

4. Observations particulières

4.1. S'agissant de la subdivision de la catégorie N₁ indiquée avec précision au paragraphe 3.4, le Comité considère qu'elle ne pose pas de problèmes particuliers pour ce qui est de la classe I, puisque ce type de véhicules est directement dérivé des voitures particulières, lesquelles comme on le sait sont déjà soumises à des essais sur bancs à rouleaux. L'application de la proposition à cette classe ne soulève donc aucun problème.

4.2. La situation est en revanche différente en ce qui concerne la classe II et plus particulièrement la classe III, pour lesquelles se posent d'importants problèmes d'application.

4.3. Il s'agit en effet de véhicules produits dans des établissements fabriquant des véhicules lourds dont les systèmes de propulsion sont soumis à d'autres types d'essais (directive 88/77/CEE et modifications ultérieures). L'extension des dispositions s'appliquant aux voitures particulières prévue par la proposition de directive à l'examen impliquerait donc la mise en œuvre d'une double méthode d'essai.

4.4. La proposition de directive prévoit de ne pas prendre en compte la charge utile dans la méthode d'essai, bien qu'on puisse lire au point E.2 de l'exposé des motifs de la proposition que «la charge utile [a] un effet significatif sur la consommation effective de carburant et les émissions de CO₂». Cette exclusion est motivée par la présence d'un «grand nombre de versions différentes», qui entraînerait «une augmentation substantielle des essais et des coûts y relatifs» (cf. paragraphe 3.4).

4.5. Il est également prévu d'exempter les fabricants de petits volumes (cf. paragraphe 3.3). Il est compréhensible que la Commission se préoccupe des retombées sur les PME et cela mérite d'être approuvé. Mais il faut éviter que cette exemption ne soit utilisée pour diminuer l'impact des dispositions prévues par la proposition à l'examen.

4.6. Le Comité appuie cette solution, qui s'inscrit dans le cadre d'une approche très large de soutien aux petites et moyennes entreprises, et suggère que les autorités publiques préposées au contrôle des certificats de réception puissent mettre à la disposition des entreprises dont la production annuelle ne dépasse pas 2 000 unités les équipements techniques d'homologation (banc dynamométrique) moyennant un coût réduit.

Bruxelles, le 20 mars 2002.

Le Président

du Comité économique et social

Göke FRERICHS

Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté»

(COM(2001) 335 final — 2001/0140 COD)

(2002/C 125/03)

Le 12 juillet 2001, conformément à l'article 80, paragraphe 2 du traité instituant la Communauté européenne, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée d'élaborer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 26 février 2002 (rapporteur: M. Tosh).

Lors de sa 389^e session plénière des 20 et 21 mars 2002 (séance du 20 mars), le Comité économique et social a adopté le présent avis à l'unanimité.

1. Introduction

1.1. La proposition tente de recentrer le texte sur la gestion des créneaux et, conjointement, de se pencher sur les questions du contrôle aérien, de la capacité et des opérations aéroportuaires, compte tenu des objectifs environnementaux actuels, mais aussi d'introduire des procédures équitables et transparentes visant à protéger et à encourager les entreprises et les utilisateurs et à permettre un arbitrage en cas de saturation.

5. Conclusions

5.1. Le Comité évalue positivement l'application des dispositions prévues par la proposition à l'examen à la classe I mais demande à la Commission, pour les raisons mentionnées ci-dessus, de fournir de plus amples informations en ce qui concerne leur application aux véhicules des classes II et III, dont il semble plus réaliste de demander l'exclusion. Il serait dès lors souhaitable de retarder la date d'application, y compris pour les nouvelles réceptions, en reportant l'échéance du 1^{er} juillet 2003 au 1^{er} octobre 2005. Cela permettrait l'entrée en vigueur simultanée de cette directive et des normes d'émission plus restrictives connues sous l'appellation d'EURO 4.

1.2. Elle clarifie des notions telles que les droits de créneaux, le statut des aéroports, la gestion des nouveaux arrivants, la coordination, la conciliation et enfin les problèmes d'application.

1.3. L'objectif poursuivi est de trouver et de protéger un bon équilibre entre les intérêts des transporteurs aériens et l'établissement d'un réseau compétitif au sein de l'UE et avec des pays tiers.