

Stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers



Résolution du Parlement européen du 24 octobre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers ([2007/2119\(INI\)](#))
Le Parlement européen ,

P6_TA-PROV(2007)0469 [A6-0343/2007](#)

- vu la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers ([COM\(2007\)0019](#)),
- vu l'évaluation d'impact concernant la communication susmentionnée (SEC(2007)0060),
- vu les sixième [\(1\)](#) et septième [\(2\)](#) programmes d'action communautaire pour l'environnement,
- vu les sixième [\(2\)](#) et septième [\(3\)](#) programmes-cadres pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration,
- vu sa résolution du 16 novembre 2005 intitulée "Vaincre le changement climatique planétaire" [\(4\)](#),
- vu la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée " limiter le réchauffement de la planète à 2 degrés Celsius: Route à suivre à l'horizon 2020 et au-delà" ([COM\(2007\)0002](#)),
- vu sa résolution du 14 février 2007 sur le changement climatique [\(5\)](#),
- vu les conclusions de la Présidence du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007 sur la nouvelle stratégie de l'UE en faveur du développement durable (juin 2006) et le rôle des écotecnologies et des éco-innovations dans le contexte de la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi,
- considérant le rapport du programme européen sur le changement climatique, du 31 octobre 2006, intitulé "Révision et analyse du potentiel de réduction et du coût des mesures technologiques et autres visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures" [\(6\)](#),
- vu la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 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 [\(7\)](#),
- vu la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel [\(8\)](#) et la proposition, par la Commission, de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE et introduisant un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant

des carburants utilisés dans le transport routier ([COM\(2007\)0018](#)),

— vu l'article 45 de son règlement,

— vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire ainsi que les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs ([A6-0343/2007](#)),

A. considérant que quelque 19 % des émissions de CO₂ dans l'Union européenne proviennent des voitures et des véhicules commerciaux légers, les volumes absolus continuant à augmenter, essentiellement en raison du nombre croissant de voitures neuves et de l'augmentation de leur puissance,

B. considérant que la solution politique la plus efficace et rentable pour réduire de façon globale les émissions de CO₂ dues au transport de voyageurs consiste à accroître la part des transports publics; considérant qu'il est dès lors important de prendre des mesures pour promouvoir et améliorer la qualité et l'offre de transport public, afin de rendre davantage attrayant le passage du véhicule personnel au transport public et de réduire ainsi les émissions totales de CO₂ produites par les navetteurs,

C. considérant que la stratégie de l'UE en matière de réduction des émissions de CO₂ des automobiles a jusqu'ici négligé les mesures en rapport avec le comportement de l'automobiliste et l'infrastructure, mais que le potentiel de telles mesures en termes de prévention d'émission de CO₂ est élevé,

D. considérant que les transports routiers sont à l'origine de 60 % de la consommation de pétrole dans l'UE, une utilisation inefficace du carburant augmentant la menace pour la sécurité énergétique et contribuant à des coûts de fonctionnement élevés ainsi qu'à l'épuisement des réserves mondiales de pétrole,

E. considérant que des mesures législatives sont devenues nécessaires afin de promouvoir les changements, sur les plans technologique et de la conception, nécessaires pour que le secteur contribue à ce que l'UE atteigne son objectif d'une réduction des émissions de CO₂ d'au moins 20% d'ici à 2020 par rapport aux niveaux de 1990,

F. considérant que l'approche volontaire a échoué, sachant que l'industrie automobile ne parviendra manifestement pas à respecter son engagement volontaire visant à atteindre un niveau de 140 g de CO₂ /km en 2008; que l'objectif de 120 g de CO₂ /km avait tout d'abord été proposé en 1995 et adopté par le Conseil et le Parlement en 1996, avec une échéance fixée à 2005, voire 2010, au plus tard,

G. considérant que, dans sa communication intitulée "Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle" ([COM\(2007\)0022](#)), la Commission décrit les éléments clés de la future stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules, qui repose sur une démarche intégrée visant à atteindre l'objectif de l'Union d'une émission de 120 g de CO₂ /km d'ici à 2012 à travers une combinaison d'actions menées par l'Union et les États membres,

H. considérant qu'il est nécessaire de prendre des mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières grâce à une approche intégrée combinant des mesures sur le moteur, des mesures complémentaires, l'utilisation de biocarburants, une conduite écologique et des mesures

d'infrastructure,

I. considérant que, en valeur absolue, les émissions de CO₂ des voitures résultent d'interactions complexes entre le rendement du moteur, l'intensité de carbone des carburants, le comportement de l'automobiliste, le nombre de kilomètres parcourus, la qualité des infrastructures/la congestion et le niveau d'efficacité en CO₂ des différents composants,

J. considérant qu'il a démontré qu'une réduction importante des émissions de CO₂ résulterait du respect constant des limites de vitesse dans tous les États membres,

K. considérant que l'accessibilité et le renouvellement du parc automobile sont des facteurs absolument déterminants pour améliorer le niveau d'émissions de CO₂ des véhicules en circulation, ainsi que leur niveau de sécurité et la qualité de l'air,

L. considérant que les mesures liées à la fiscalité et à l'étiquetage n'ont pas contribué à la réalisation de la stratégie de l'Union fondée sur trois piliers visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures,

M. considérant qu'il est essentiel d'adopter des objectifs contraignants et clairement définis en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures, dans l'intérêt tant d'un fonctionnement harmonieux du marché intérieur dans le secteur de l'industrie automobile que d'une information complète des consommateurs, leur permettant de contribuer de manière essentielle, par une décision consciente lors de l'achat d'un véhicule, à la réduction des émissions de CO₂,

N. considérant que la directive 1999/94/CE a démontré une efficacité insuffisante et que les États membres ne l'ont pas transposée de façon uniforme,

O. considérant qu'il peut être constaté que, pour un certain nombre de produits (par exemple les appareils électriques et ménagers), il a été introduit avec succès des catégories d'efficacité énergétique qui, grâce à des codes de lettres et de couleurs facilement compréhensibles, permettent au consommateur européen de prendre plus facilement une décision d'achat, leur permettant ainsi de réduire la consommation d'énergie et, partant, les émissions de CO₂,

P. considérant que toutes les catégories de véhicules doivent contribuer à réduire les émissions de CO₂ puisque la quantité de véhicules sur le marché est elle aussi importante pour la réduction des émissions de CO₂,

Q. considérant que les objectifs de la stratégie de Lisbonne en faveur de la croissance et de la création d'emplois durables doivent être poursuivis sans faiblir, en évitant de prendre des mesures qui augmenteraient la pression pour la suppression d'emplois en Europe dans le secteur automobile et compromettraient la compétitivité internationale de celui-ci;

Calendrier et objectifs

1. reconnaît que les fabricants ont besoin de cinq à sept années pour apporter des modifications à la conception d'un véhicule de la manière la plus économique et, étant conscient que les émissions moyennes des voitures placées sur le marché de l'Union en 2008 dépasseront 150 g CO₂ /km, se félicite par conséquent de l'intention de la Commission de présenter un cadre juridique communautaire pour la réduction des émissions de CO₂, notamment la mise en place de mesures contraignantes visant à améliorer les performances des véhicules légers en matière de consommation de carburant par un perfectionnement de la technologie des moteurs, d'autres

avancées technologiques et l'utilisation de biocarburants; rappelle que l'objectif visant à atteindre, pour l'ensemble du parc automobile, une moyenne communautaire de 120g CO₂ /km par voiture particulière a été approuvé par le Conseil en 1996 et par le Parlement en 1997, avec un délai initial fixé à 2005 et un délai final à 2010;

2. demande que le recours envisagé à des "mesures complémentaires" pour atteindre l'objectif convenu de 120g CO₂/km d'ici 2012 soit rendu possible au moyen de normes chiffrées et estime que la législation devrait établir des objectifs clairs et mesurables pour les réductions des émissions obtenues à l'aide de moyens technologiques;

3. propose que des objectifs annuels contraignants soient fixés pour les émissions avec effet à compter de 2011, dans le but de promouvoir des améliorations technologiques pour les véhicules et, ainsi, d'assurer par ce seul moyen que les émissions moyennes de toutes les voitures placées sur le marché de l'Union en 2015 ne dépassent pas 125 g CO₂ /km;

4. invite la Commission à présenter des propositions législatives et mesures concrètes garantissant que, par la voie des mesures complémentaires prises dans le cadre de l'approche intégrée, des réductions des émissions de CO₂ d'au moins 10 g CO₂ /km puissent être réalisées, afin d'atteindre la valeur cible globale de 120 g CO₂ /km;

5. insiste pour que, à compter du 1er janvier 2020, les émissions moyennes ne dépassent pas 95 g CO₂ /km, et considère que l'Union devrait apporter son soutien à la promotion requise de l'innovation par l'intermédiaire du septième programme-cadre de recherche; souligne la nécessité de promouvoir de façon plus intensive la recherche et le développement de véhicules ne produisant aucune émission, comme les véhicules électriques;

6. rappelle sa résolution susmentionnée du 16 novembre 2005 qui appelle à la mise en place de "limites obligatoires pour les émissions de CO₂ provenant de véhicules neufs, de l'ordre de 80 à 100 g CO₂ /km à moyen terme"; souscrit à l'intention de la Commission de favoriser la recherche, le développement et la démonstration de technologies avancées, notamment pour atteindre des objectifs plus ambitieux en 2020; demande à la Commission d'évaluer la possibilité de réductions progressives supplémentaires, au-delà de 2012, par le recours à des matériaux plus légers dans la fabrication des véhicules, tout en veillant au respect de la législation en vigueur et à la sécurité routière des passagers et des usagers vulnérables;

7. rappelle que dès à présent, des voitures de proximité à petit gabarit et à faible taux d'émissions (moins de 90 g CO₂/km), dites "gentlecars", sont fabriquées en grande série, et invite par conséquent la Commission à soutenir, parallèlement à d'autres mesures, l'utilisation la plus large possible de ces "gentlecars" de préférence à des véhicules produisant de fortes émissions de CO₂ ;

8. estime que des objectifs à plus long terme devraient être confirmés ou révisés par la Commission d'ici 2016 au plus tard, sur la base d'une évaluation d'impact approfondie et conformément à l'"après-Kyoto", et part de l'idée que ces objectifs prévoient le cas échéant de nouvelles réductions des émissions pour les ramener à 70 g CO₂ /km, voire moins, à l'horizon 2025;

9. appelle la Commission à tenir compte de la faisabilité technique, de la rentabilité, de l'incidence sur l'environnement et du caractère abordable du prix des nouvelles voitures, tout au long de leur cycle de vie, lors de l'adoption de mesures législatives contraignantes susceptibles d'influencer le rythme de renouvellement de la flotte de véhicules;

10. remarque que la législation communautaire régit un marché de 17 à 18 millions de

véhicules par an, soit l'équivalent du marché des voitures particulières des États-Unis; escompte qu'une politique communautaire ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre stimulera la croissance économique fondée sur le savoir et la création d'emplois dans le secteur de la sous-traitance automobile et aura, dans le monde entier, une influence positive sur la réduction des émissions imputables aux transports;

11. recommande, au vu des difficultés que certains fabricants spécialisés pourraient éprouver pour réduire les émissions moyennes de l'ensemble de l'éventail limité de voitures qu'ils produisent dans les délais impartis, que chaque fabricant ou importateur soit en droit de ne pas inclure chaque année cinq cents véhicules identifiés dans les données utilisées pour déterminer les émissions moyennes, à condition que les émissions et la consommation de carburant de ces véhicules soient étiquetées et notifiées aux consommateurs conformément aux exigences légales habituelles;

12. recommande en outre, compte tenu des difficultés éprouvées par certains constructeurs à faible volume (300 000 unités de production au maximum) ou par les nouveaux venus possédant moins de 0,5 % des parts de marché pour réduire les émissions moyennes au niveau de l'ensemble de la série limitée de voitures qu'ils produisent dans les délais impartis, que la Commission envisage d'introduire dans la législation des propositions comportant des objectifs de réduction ambitieux à l'intention de ces constructeurs spécialisés;

13. constate le rôle important joué par les constructeurs spécialisés de voitures haut de gamme et à performances élevées sur le plan du développement de technologies avancées, du maintien d'un emploi de qualité élevée, de la commercialisation dans le monde et du profit pour l'économie européenne, et fait observer que le savoir-faire de ces constructeurs devrait fortement contribuer à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules;

14. souligne que toute réglementation doit préserver le marché intérieur et que les États membres doivent appliquer la réglementation de l'Union à partir d'une date commune et selon des méthodes communes, afin d'éviter les ruptures et la fragmentation du marché;

Partage de la tâche entre les fabricants

15. reconnaît la grande variété des préférences des consommateurs concernant les voitures ainsi que la composition différente du parc automobile des fabricants; insiste pour que des réductions de CO₂ interviennent pour tous les véhicules mis sur le marché, raison pour laquelle une certaine différenciation selon un paramètre d'utilité devrait être autorisée, sans que celle-ci ait pour effet de réduire à néant les efforts destinés à réduire le niveau des émissions de CO₂ des voitures ou de désavantager les fabricants qui introduisent rapidement de telles réductions;

16. souligne l'importance d'autoriser un dépassement des limites d'émissions pour des types particuliers de véhicules afin d'éviter des perturbations excessives sur le marché de l'automobile, tout en s'efforçant de mettre en place d'importantes mesures d'incitation devant déboucher sur une réduction des émissions, et propose dès lors que les objectifs de réduction des émissions moyennes pour 2012 et 2020, de même que les objectifs annuels intérimaires, soient établis, pour tous les véhicules vendus par les producteurs et les importateurs, sur la base d'une référence à une courbe de valeurs limites qui devrait prendre, comme point de départ, le profil de la nouvelle flotte de voitures au 1er janvier 2009;

17. recommande que la courbe de valeurs limites soit définie à l'aide d'une formule mathématique exprimée comme une fonction entre les émissions de CO₂ de chaque véhicule et

son empreinte (largeur de l'empreinte fois empattement);

18. demande à la Commission de veiller à s'assurer que tous les constructeurs fournissent des efforts appropriés et de prévoir les mesures d'incitation nécessaires pour obtenir une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble du parc automobile; estime toutefois que le programme futur ne doit en aucun cas récompenser, soit directement soit indirectement, les constructeurs dont les véhicules sont traditionnellement les plus polluants, que les véhicules dont les émissions de CO₂ sont les plus élevées doivent contribuer davantage à la réduction des émissions, et que le programme doit récompenser les technologies les plus avancées et les carburants alternatifs en fonction de leurs performances en termes d'émissions de gaz à effet de serre (hybrides, hydrogène, véhicules électriques ou autres carburants de substitution);

19. demande à la Commission de solliciter l'avis des parties concernées et de présenter, sur cette base, au Parlement et au Conseil des propositions visant à garantir que la définition de la courbe soit établie en tenant compte des différences entre les tailles des voitures et le coût technologique des réductions des émissions et de l'accessibilité des voitures neuves pour différentes catégories de consommateurs, tout en garantissant la diversité et l'équité sociale;

20. prend acte des différentes options législatives qui s'offrent pour atteindre cet objectif; estime essentiel, comme l'affirme la Commission dans sa communication, "d'assurer des objectifs de réduction ... qui soient équitables au vu de la diversité des constructeurs européens d'automobiles", mais également de récompenser de manière effective les meilleures performances en termes d'efficacité des véhicules;

21. propose l'introduction, au 1er janvier 2011, d'un nouveau mécanisme de marché fermé, le Carbon Allowance Reductions System (CARS), selon lequel les constructeurs et importateurs se verraient imposer des sanctions financières proportionnelles à tout dépassement des limites d'émissions par voiture vendue, ces pénalités pouvant être compensées par des bonifications accordées aux voitures nouvellement immatriculées du même fabricant dont les émissions sont inférieures à la courbe des valeurs limites; est d'avis que les pénalités imposées en cas de dépassement des valeurs limites (g CO₂ /km) devraient être supérieures aux bonifications accordées;

22. insiste pour que tout système d'échange de quotas entre les constructeurs automobiles soit distinct du système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre ou de tout autre régime d'échange de crédits de carbone ou régime de compensation;

23. demande à la Commission de prévoir des crédits spécifiques pour une action précoce concernant l'introduction de véhicules recourant à des technologies très faiblement émettrices de CO₂, comme l'hydrogène, les piles à combustible et les chargeurs, lesquelles devraient permettre à tout véhicule de ce type introduit entre maintenant et la première année d'application d'être pris en compte dans le cadre de la procédure de contrôle du CO₂ en tant qu'équivalent de (par exemple) quarante véhicules conventionnels, les crédits venant à diminuer les années suivantes.

24. estime que les pénalités devraient être établies de manière prévisible et contraignante pour l'industrie et suggère que la Commission présente des propositions appropriées concernant le niveau des pénalités/crédits, exprimées en EUR/g CO₂ ;

25. reconnaît qu'il peut être nécessaire d'ajuster périodiquement la courbe de valeurs limites et le niveau des pénalités, à la fois pour tenir compte de l'évolution des technologies automobiles et pour enrayer un éventuel ralentissement du rythme de réduction des émissions;

26. recommande que le produit des pénalités financières soit utilisé non seulement à des fins de recherche et de développement pour la réduction des émissions de CO₂, mais également pour promouvoir les transports en commun de proximité;

27. part de l'idée que le montant des bonifications, après avoir été, dans un premier temps, fixé par la Commission, sera déterminé par le marché et qu'afin d'offrir aux constructeurs et importateurs davantage de flexibilité et une gamme plus vaste d'options, les montants peuvent être reportés d'une année à l'autre, vendus ou encore transférés à d'autres entreprises ou unités de production prenant part au système d'échange;

28. demande que les informations relatives aux niveaux d'émissions par véhicule et par constructeur soient rendues publiques dans un format facilement accessible afin de garantir la transparence et de faciliter la comparaison entre les véhicules et les constructeurs;

29. recommande que les fabricants et les importateurs disposent de la possibilité de recourir à des éléments de flexibilité, tels que la prise en compte d'une moyenne par catégorie, l'utilisation des bonifications accordées pour les véhicules utilisant l'énergie renouvelable ou le report de celles-ci, et de décider s'ils souhaitent que l'organisme soit l'entreprise même ou bien les différentes filiales ou unités de production directement responsables de la production des véhicules concernés;

Essais, contrôle des données et spécifications des véhicules

30. insiste pour prendre en compte l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, y compris les émissions imputables aux systèmes de climatisation; demande en outre instamment à la Commission de formuler des propositions pour la mise à jour des cycles d'essais afin de mieux refléter les conditions réelles de conduite;

31. préconise la révision des procédures d'essais en vue de mieux imiter les conditions réelles de conduite, et demande une modification du cycle de conduite européen de manière à tenir compte d'améliorations technologiques telles que l'installation d'une sixième vitesse;

32. encourage la Commission à introduire de nouvelles mesures et de nouvelles normes qui permettent d'accorder une valeur fixe dans le but d'associer la réduction des émissions de CO₂ à des améliorations utiles comme des indicateurs de changement de vitesse, des indicateurs de consommation, des systèmes d'air conditionné d'efficacité élevée, des lubrifiants améliorés, des systèmes "start-stop", des pneumatiques présentant une faible résistance au roulement et des systèmes de surveillance de la pression des pneus, dont l'utilisation peut dépendre du comportement individuel du conducteur; recommande également, pour promouvoir un comportement de conduite respectueux de l'environnement, d'installer dans les véhicules des dispositifs techniques renseignant notamment sur la consommation de carburant et les coûts en résultant, tant pour le parcours effectué que pour les parcours habituels, des dispositifs d'avertissement concernant les limites de vitesse ainsi que des aides au conducteur pour contrôler la vitesse, y compris des limiteurs de vitesse;

33. invite le Conseil à revoir les procédures d'essai en vue de déterminer si la conformité des normes de production est assurée et de garantir que l'approche des organismes de certification ne présente pas de divergences d'un État membre à l'autre;

34. souligne qu'il est prioritaire d'aborder les questions urgentes de la sécurité énergétique et de la nécessité de réduire la dépendance de l'Europe à l'égard des importations d'énergie, de réduire les émissions de CO₂ grâce à des améliorations concernant le rendement des véhicules, ainsi que d'améliorer la sécurité routière;

35. estime que toute mesure destinée à améliorer l'efficacité énergétique qui entraîne une moindre consommation de carburant aura des effets très bénéfiques sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie en réduisant la dépendance communautaire à l'égard des importations de sources d'énergie primaire et en abaissant les prix internationaux des hydrocarbures;

Publicité et étiquetage

36. étant dubitatif quant aux chances de succès de l'accord volontaire proposé concernant la publicité des voitures neuves, invite la Commission à présenter une proposition visant à modifier la directive 1999/94/CE et à introduire des exigences légales en matière d'étiquetage, de publicité et de commercialisation des voitures neuves sur le marché intérieur de l'Union, en particulier afin de garantir que celle-ci soit transposée d'une manière adéquate, permettant de fournir aux consommateurs des informations complètes et compréhensibles;

37. recommande que des exigences minimales contraignantes et uniformes soient fixées pour la communication d'informations relatives à la consommation de carburant (l/100 km) et aux émissions de CO₂ (g/km) des nouvelles voitures sur les véhicules et dans les publicités, la documentation de commercialisation et de promotion et les salles d'exposition de façon bien visible, sous une forme aisée à comprendre pour les consommateurs, soulignée autant que possible par l'introduction de couleurs différentes; considère le format A-G utilisé pour comparer l'efficacité énergétique de certains produits électriques comme un modèle pour la communication d'informations souhaitée;

38. engage la Commission à proposer des dispositions comportant des objectifs similaires applicables à des domaines qui ne sont pas couverts par la législation actuelle, tels que le matériel provenant de la télévision, de la radio ou d'internet, ainsi que la publicité pour des voitures quasiment neuves;

39. considère que les dispositions législatives exigeant l'apposition de mises en garde sanitaires sur les paquets de cigarettes constituent un bon exemple, et propose qu'un pourcentage minimum de 20 % de l'espace affecté à la promotion de nouvelles voitures dans la publicité, la documentation de commercialisation ou l'affichage dans les salles d'exposition devrait être réservé à des informations relatives à la consommation d'énergie et aux émissions de CO₂ dans un format homologué;

40. recommande que les résultats des tests effectués concernant les systèmes de climatisation soient inclus dans les informations relatives à la consommation de carburant reprises dans l'ensemble de la documentation de commercialisation et de promotion et dans les salles d'exposition;

41. suggère l'introduction d'un code de la publicité contraignant interdisant les allégations écologiques trompeuses et, afin de promouvoir une forte demande de véhicules à faibles émissions de CO₂ par les consommateurs, recommande de mettre en place un système de classement des performances environnementales ("étoile verte"), tenant compte de tous les aspects des performances environnementales, y compris les émissions de CO₂ (g/km) et celles d'autres polluants, la consommation de carburant (l/100 km), le poids, l'aérodynamique, l'économie de l'espace, le bruit et les aides à une conduite respectueuse de l'environnement;

Promotion de la demande des consommateurs

42. reconnaît le rôle considérable que les États membres peuvent jouer pour encourager chez les

consommateurs la demande de véhicules à faibles émissions, qu'il s'agisse des véhicules utilisés dans les transports en commun ou des voitures particulières, et demande l'élaboration de plans d'action nationaux indiquant les mesures qu'il est prévu de prendre dans ce contexte;

43. soutient en particulier le recours à des mesures fiscales et encourage les États membres à introduire des taxes à la fois sur l'achat et la circulation des véhicules dont les émissions sont supérieures à la moyenne;

44. est conscient que l'âge des parcs automobiles et la conduite à des vitesses excessives ont une incidence sur les émissions; demande à la Commission et aux États membres de mettre en place des mesures d'incitation économique au retrait des vieux véhicules, et de moduler une partie des taxes automobiles en fonction des émissions de CO₂ et d'autres polluants; souligne que sous l'effet de l'instauration progressive de technologies qui ne génèrent pas d'émissions de CO₂, la composante fiscale liée au CO₂ doit à long terme disparaître;

45. demande, pour empêcher une fragmentation du marché intérieur, d'adopter dans l'ensemble de l'Union des définitions uniformes des valeurs d'émission de CO₂, que les États membres utiliseraient pour mettre en place des incitations fiscales en rapport avec les émissions;

46. se prononce pour une fiscalité fondée sur le CO₂ pour les automobiles et les carburants de substitution, en sorte de créer les incitations appropriées pour les consommateurs et l'industrie;

Véhicules utilitaires légers (véhicules de catégorie N1) et autres catégories

47. appuie l'intention affirmée par la Commission de réglementer les émissions de CO₂ dues aux véhicules utilitaires légers et engage celle-ci à présenter des propositions à cet effet simultanément à celles prévues pour les voitures particulières;

48. reconnaît que les véhicules utilitaires légers présentent des caractéristiques différentes de celles des voitures particulières et constituent un marché distinct de celles-ci; est conscient de l'absence de données relatives aux émissions moyennes produites par ce secteur et des coûts qui sont nécessaires pour parvenir à une réduction de ces émissions, mais estime que les normes et exigences applicables à ces véhicules devraient, dans la mesure du possible, être équivalentes à celles fixées pour les voitures particulières;

49. rappelle qu'à plusieurs reprises, il a invité la Commission à envisager l'adoption de mesures de réduction des émissions de CO₂ pour l'ensemble des catégories de véhicules routiers et engage dès lors celle-ci à présenter, avant le 1^{er} janvier 2009, des propositions réglementaires appropriées pour les poids lourds et les deux-roues;

Mesures complémentaires

50. estime que les mesures à même de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules mais ne pouvant se voir attribuer aucune valeur absolue devraient être considérées comme des mesures complémentaires et ne devraient pas être reprises dans les dispositions législatives proposées;

51. considère que la promotion d'une conduite plus économe, l'introduction des biocarburants et surtout l'amélioration des systèmes de gestion du trafic peuvent, à titre de mesures d'accompagnement, contribuer à réduire les émissions de CO₂;

52. encourage les États membres à réduire la part des transports de marchandises effectués par des poids lourds, au profit des transports ferroviaire et fluvial, ce qui aurait pour effet de réduire les émissions polluantes, mais également de réduire la demande de pétrole;

53. craint que l'utilisation accrue de biocarburants ne conduise à un renchérissement des denrées alimentaires et des aliments pour animaux, ce qui aurait de graves conséquences pour les personnes disposant de très faibles revenus, et à une accélération de la destruction des forêts tropicales, et invite la Commission à proposer des règles de certifications strictes pour les biocarburants importés, de manière à éviter toute incidence négative sur le plan social et écologique;

54. est en tout cas d'avis que l'incidence positive des biocarburants en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ devrait être examinée dans le contexte de la révision de la directive 98/70/CE;

55. demande l'établissement d'une certification des biocarburants produits dans des conditions de durabilité; invite la Commission, dans une proposition législative, à prévoir que seuls les biocarburants durables certifiés soient pris en compte pour la réalisation des objectifs de réduction des émissions; souligne que les biocarburants de deuxième génération, produits à partir de végétaux ou de composants végétaux ne concurrençant pas directement les utilisations alimentaires et présentant un rendement supérieur, devraient être développés et davantage encouragés;

56. recommande de fixer de nouveaux objectifs d'efficacité des carburants pour la période après 2012 afin de continuer à réduire les émissions des véhicules tout en offrant une plus grande sécurité à toutes les parties concernées;

57. engage la Commission à étudier les possibilités offertes par les carburants de substitution à base de gaz, tels que le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel, qui peuvent donner lieu à une réduction immédiate des émissions de CO₂ et à une diversification de l'approvisionnement énergétique;

58. demande à la Commission et aux États membres de tenir compte de la nécessité d'étudier en profondeur les nouvelles technologies applicables aux automobiles et, en particulier, de prévoir des cours de formation pour des groupes spécifiques (ateliers mécaniques et services techniques, par exemple);

59. invite la Commission à préparer sans attendre le lancement, au niveau de l'Union, d'une campagne sur l'écoconduite, dans le cadre de la stratégie visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures;

60. invite la Commission à lui présenter un rapport précisant dans quelle mesure les avantages en termes de réduction des émissions de CO₂ découlant de l'écoconduite peuvent être rendus mesurables et, si elle estime que tel n'est pas le cas, à expliquer pour quelles raisons elle finance le projet ECODRIVEN, qui vise à parvenir à des réductions quantifiées des émissions de CO₂ grâce à l'écoconduite;

61. est favorable au principe selon lequel la participation à un cours d'écoconduite devrait être rendue obligatoire aux fins de l'obtention du permis de conduire;

62. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

(1 JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

)

(2 JO L 232 du 29.8.2002, p. 1.

)

(3 JO L 412 du 30.12.2006, p. 1.

)

(4 JO C 280 E du 18.11.2006, p. 120.

)

(5 Textes adoptés de cette date, [P6_TA\(2007\)0038](#) .

)

(6 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf

)

(7 JO L 12 du 18.1.2000, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n

) ° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(8 JO L 350 du 28.12.1998, p. 58. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n

) ° 1882/2003.

Source:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+20071024+ITEMS+DOC+XML+V0//FR&language=FR#sdocta24>