

Consultation sur la réduction des émissions de CO2 provenant des véhicules routiers

Le présent document revêt un caractère purement consultatif; il n'engage pas la Commission européenne à prendre ou à annoncer des mesures concernant les questions examinées.

Quel est l'objet de la présente consultation?

La Commission européenne souhaite recueillir vos avis afin d'élaborer des initiatives destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre émis par les véhicules routiers. Vos réponses seront intégrées dans les analyses d'impact de la Commission ainsi que dans ses autres travaux dans ce domaine.

Contexte

Il nous faut limiter l'augmentation de la température moyenne du globe résultant de l'activité humaine à 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Selon les scientifiques, cet objectif ne pourra être atteint qu'au prix de réductions drastiques des émissions de gaz à effet de serre. D'ici à 2050, l'UE s'est engagée à diminuer ces émissions de 80 à 95 % par rapport à leur niveau de 1990.

Pour parvenir à cette réduction au meilleur coût, la Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050 prévoit, d'ici à 2050, une réduction nécessaire des émissions du secteur des transports comprise entre 50 et 70 %.

Comment répondre au questionnaire

- Vous pouvez ajouter des commentaires à certains endroits. Soyez aussi clair et

concis que possible, car le nombre de caractères est limité.

- Vous pouvez également donner des avis supplémentaires par courriel, à l'adresse CLIMA-CO2-VEHICLES@ec.europa.eu (de préférence à titre exceptionnel, dans le cas où vous rencontreriez un problème avec le présent questionnaire).
- Les résultats étant publiés en ligne, veuillez prendre connaissance de notre déclaration spécifique de confidentialité pour en savoir plus sur le traitement qui sera réservé à vos données à caractère personnel et à votre contribution.
- Si vous répondez au nom d'une organisation, veuillez vous inscrire dans le registre de transparence, si cela n'est pas déjà fait. L'inscription vous engage à respecter un code de conduite. Si vous ne souhaitez pas vous enregistrer, votre contribution sera traitée et publiée comme une contribution individuelle.

Informations générales vous concernant

Veuillez entrer votre nom et, le cas échéant, le nom de l'organisation que vous représentez. Veuillez indiquer une adresse électronique nous permettant de vous contacter (uniquement dans le cas où nous souhaiterions obtenir des éclaircissements sur votre réponse).* (obligatoire)
(entre 3 et 1000 caractères)

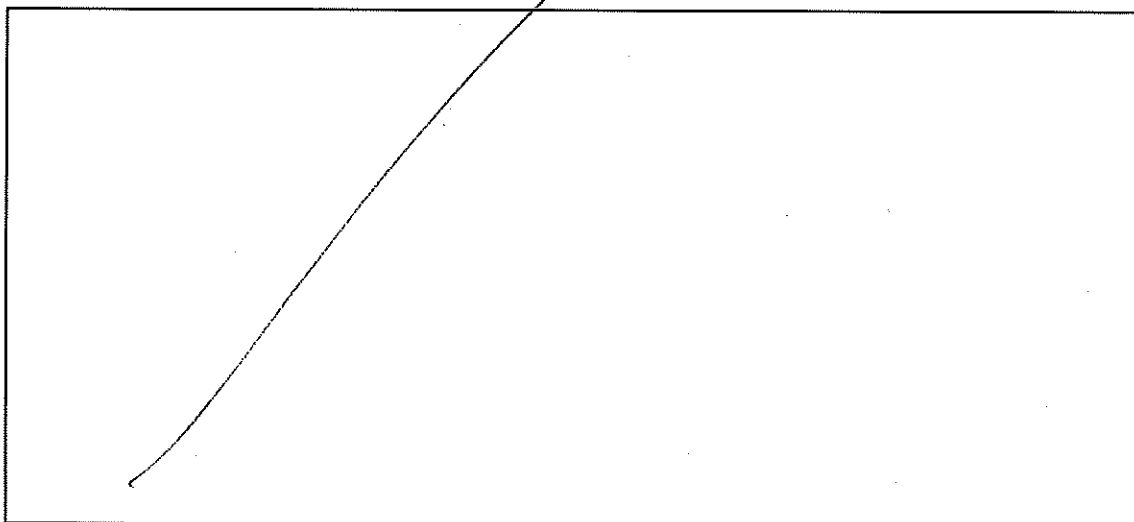
Je répons en tant que / au nom d'une:* (obligatoire)
(maximum 1 answer)

particulier/citoyen

organisation de parties prenantes

Veillez entrer votre numéro d'inscription au registre de transparence. La politique déclarée de la Commission est de considérer les contributions d'organisations choisissant de ne pas s'enregistrer comme des contributions individuelles (voir les exceptions). Veillez vérifier la validité de votre entrée en cliquant sur la fonction de recherche dans le registre de transparence; les entrées non valables seront considérées par défaut comme non enregistrées. (facultative)

(entre 1 et 50 caractères)



Veillez spécifier la catégorie décrivant le mieux votre organisation.* (obligatoire)
(maximum 1 answer)

entreprise / association professionnelle

syndicat

cabinet juridique / cabinet de consultance en affaires publiques

organisation non gouvernementale / association d'ONG

groupe de réflexion / institut de recherche

organisme universitaire / association d'organismes universitaires

- autorité publique / administration publique
- représentants de religions, églises ou communautés religieuses
- parti politique
- autre

Veillez indiquer votre pays ou, le cas échéant, la zone géographique que vous représentez. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Autriche
- Belgique
- Bulgarie
- Chypre
- République tchèque
- Danemark
- Estonie
- Finlande
- France
- Allemagne
- Grèce
- Hongrie
- Irlande
- Italie
- Lettonie

- Lituanie
- Luxembourg
- Malte
- Pays-Bas
- Pologne
- Portugal
- Roumanie
- Slovaquie
- Slovénie
- Espagne
- Suède
- Royaume-Uni
- UE
- Monde
- Autres

Votre réponse ainsi que votre identité pourront être publiées sur le site internet de la Commission, et donc être accessibles au public. Toutefois, si vous en exprimez le souhait, la publication sera anonyme. Si vous acceptez la publication, quelle est votre préférence?* (obligatoire)

(maximum 1 answer)

- a) sous le nom indiqué, je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution et déclare qu'aucune de ces informations n'est soumise à des droits d'auteur empêchant sa publication.
- b) de manière anonyme, je consens à la publication de toutes les informations contenues dans ma contribution et déclare qu'aucune de ces informations n'est soumise à des droits d'auteur empêchant sa publication.

SVP choisissez l'option a) ou b)

- aucune publication - ma réponse doit rester confidentielle; elle ne sera pas publiée, mais pourra être utilisée en interne par la Commission.

Présentation générale - Politique de l'UE en matière d'émissions de gaz à effet de serre provenant de véhicules routiers

D'ici à 2020, l'UE entend réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport aux niveaux de 1990. Les transports routiers contribueront à cette réduction grâce à un certain nombre d'instruments législatifs adoptés par l'UE.

Législation UE en vigueur dans ce domaine

- Règlement (CE) n° 443/2009 – exigences obligatoires applicables aux émissions de CO2 pour les voitures neuves (d'ici à 2015)
- Règlement (UE) n° 510/2011 – exigences obligatoires applicables aux émissions de CO2 pour les camionnettes neuves (d'ici à 2017)

Ces deux actes fixent également des objectifs pour les émissions de CO2 à l'horizon 2020 (les modalités d'application doivent encore être proposées par la Commission d'ici à fin 2012).

Législation complémentaire

- Règlement (CE) n° 661/2009 – indicateurs de changement de vitesse
- Règlements (CE) n° 1222/2009 et (CE) n° 661/2009 – résistance au roulement des pneumatiques et étiquetage des pneumatiques
- Directive 1999/94/CE – étiquetage des voitures
- Directive 2009/33/CE – marchés publics
- Directive 2009/30/CE – intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants.

La Commission s'emploie également à définir une stratégie visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds.

Contexte

Les transports représentent environ un quart des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, provenant majoritairement des véhicules routiers. Le Livre blanc 2011 sur les transports prévoit, d'ici à 2050, une réduction de 60 % des émissions des gaz à effet de serre provenant des transports par rapport aux niveaux de 1990. Le principal gaz à effet de serre émis par les véhicules routiers est actuellement le dioxyde de carbone (CO₂), mais on peut également citer le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), le carbone noir ou les particules et les HFC émis par les appareils de climatisation et de réfrigération.

La fixation de normes pour les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules routiers est un aspect important de l'action de l'UE pour réduire ces émissions. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totalément d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord
- Totalément en désaccord
- Sans opinion

Ces normes devraient être compatibles avec les objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre définis dans la feuille de route de l'UE vers une économie à faible intensité de carbone et dans le livre blanc sur les transports. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totallement d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord
- Totallement en désaccord
- Sans opinion

Les normes d'émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules routiers devraient être établies sur la base des émissions moyennes de ces gaz par les véhicules neufs entrant dans la flotte. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totallement d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord
- Totallement en désaccord
- Sans opinion

Les normes relatives aux véhicules routiers devraient s'appliquer de manière égale aux différentes technologies de propulsion de ces véhicules. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totallement d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord

Totalemment en désaccord

Sans opinion

La réglementation UE applicable aux émissions des véhicules routiers encourage l'innovation dans ce secteur et contribue à maintenir la compétitivité de l'industrie automobile européenne. (facultative)
(maximum 1 answer)

Totalemment d'accord

Partiellement d'accord

Neutre

Partiellement en désaccord

Totalemment en désaccord

Sans opinion

Véhicules légers (voitures et camionnettes)

L'approche de l'UE dans ce domaine se fonde essentiellement sur les règlements (CE) n° 443/2009 et (CE) n° 510/2011, qui fixent des plafonds pour les émissions moyennes de CO2 provenant des voitures particulières neuves (pour 2015) et des camionnettes (pour 2017), et établissent également des objectifs pour 2020.

La Commission examine actuellement les possibilités de mise en œuvre de ces objectifs fixés pour 2020 pour les voitures et les camionnettes, et notamment de quelle façon l'effort de réduction pourrait être réparti sur l'ensemble des modèles de véhicules.

Pensez-vous que la législation actuelle est efficace et donne des résultats positifs tangibles? (facultative)
(maximum 1 answer)

Oui

Non

Sans opinion

En cas de réponse négative, précisez pourquoi (facultative)
(maximum 1000 caractères)

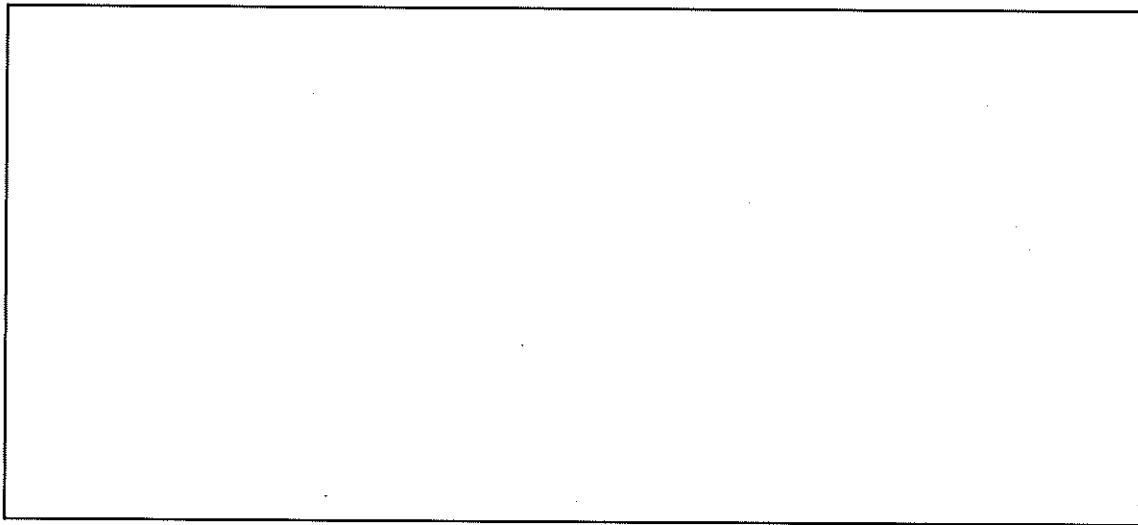
Si l'analyse de la Commission démontre que l'objectif fixé pour 2020 de 147 gCO₂/km pour les véhicules utilitaires légers est réalisable du point de vue technique, à un coût raisonnable, faut-il confirmer cet objectif? (facultative)
(maximum 1 answer)

Oui

Non

Sans opinion

En cas de réponse négative, précisez pourquoi (facultative)
(maximum 1000 caractères)



Véhicules utilitaires lourds

La Commission travaille actuellement à l'élaboration d'une stratégie sur les émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds et a publié une étude préparatoire.

Au total, les véhicules utilitaires lourds représentent environ un quart des émissions de CO₂ provenant des véhicules routiers de l'UE et cette part est susceptible d'augmenter. Les principaux secteurs d'utilisation des véhicules utilitaires lourds et leur part dans les émissions sont présentés dans le tableau ci-après:

Secteur d'utilisation de véhicules utilitaires lourds
Camions de transport longue distance
Camions de livraison régionale
Services et livraison locale

Construction
Autobus
Autocars
Véhicules spécialisés
Livraison en zone urbaine

Les véhicules utilitaires lourds étant presque tous utilisés à des fins commerciales, les acheteurs sont fortement incités à acquérir des véhicules économes en carburant et à faibles émissions de CO₂. Des mesures supplémentaires de réduction des émissions de CO₂ restent toutefois nécessaires, en tenant compte des facteurs suivants:

- les besoins d'investissement des constructeurs automobiles
- pour les acheteurs, l'échéance relativement courte pour amortir leur investissement en termes d'économies de carburant
- les coûts externes des émissions de CO₂ qui ne sont pas pris en considération par les constructeurs et les opérateurs.

Il convient que l'UE dispose d'une stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds. (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totalemment d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord

Totalemment en désaccord

Sans opinion

Une réglementation supplémentaire (par opposition à des mesures non réglementaires) est nécessaire dans ce but. (facultative)

(maximum 1 answer)

Totalemment d'accord

Partiellemment d'accord

Neutre

Partiellemment en désaccord

Totalemment en désaccord

Sans opinion

Si la Commission propose une stratégie relative aux gaz à effet de serre émis par les véhicules utilitaires lourds, quels types de véhicules utilitaires lourds devraient-ils être couverts (dans la mesure du possible)? (facultative)

(maximum 1 answer)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport de passagers (autobus et autocars)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport de marchandises (camions)

Uniquement les véhicules utilitaires lourds servant au transport longue distance

Uniquement les véhicules utilitaires lourds utilisés en zone urbaine

Tous les véhicules utilitaires lourds

Sans opinion

Quel type de mesures devrait être introduit? (3 choix max.) (facultative)

(maximum 3 réponses)

Mesures relatives à la conception des véhicules utilitaires lourds

Mesures relatives à l'utilisation des véhicules utilitaires lourds

Mesures visant à influencer sur les décisions d'achat des véhicules utilitaires lourds

Mesures visant à influencer sur le type de carburant ou d'énergie utilisé par les véhicules utilitaires lourds

Une combinaison de ces mesures

Sans opinion

Perspectives futures - l'après 2020

Questions soulevées dans le cadre des travaux actuellement menés par la Commission sur les émissions des véhicules:

- Dans le cas des véhicules propulsés par des moteurs à combustion interne, la plupart des émissions de gaz à effet de serre ont lieu lors de l'utilisation du véhicule. Compte tenu de l'utilisation croissante de différentes technologies en matière d'énergie et de propulsion, il se peut que les sources d'émissions changent. Par exemple, lorsque l'hydrogène ou l'électricité sont utilisés, toutes les émissions se produisent en dehors de l'utilisation du véhicule.
- Les règlements relatifs aux voitures et aux camionnettes prévoient des objectifs pour 2020 (sous réserve de confirmation dans les travaux de réexamen en cours), mais rien au-delà de cette date.

À des fins de sécurité de planification, il est souhaitable de fournir aux constructeurs automobiles des informations sur les objectifs à plus long terme. De grandes incertitudes demeurent toutefois quant au coût et à la disponibilité des technologies dans dix ans ou plus. Plus on augmente l'horizon et plus l'incertitude grandit.

Les émissions provenant des véhicules routiers peuvent être réduites grâce à des changements apportés à d'autres politiques, telles que la politique fiscale. Faut-il continuer à fixer des objectifs pour

les véhicules routiers sans tenir compte de cette possibilité? (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totallement d'accord
- Partiellement d'accord
- Neutre
- Partiellement en désaccord
- Totallement en désaccord
- Sans opinion

À votre avis, quelles sont les politiques dans lesquelles les changements apportés pourraient influencer sur la fixation des objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules routiers? (facultative)
(maximum 1000 caractères)

L'approche suivie pour réglementer les émissions des véhicules routiers devrait-elle prendre en considération les émissions provenant du cycle de vie énergétique dans son ensemble? (facultative)
(maximum 1 answer)

- Totallement d'accord
- Partiellement d'accord

- Neutre
- Partiellement en désaccord
- Totalement en désaccord
- Sans opinion

Faudrait-il également mesurer des émissions de gaz à effet de serre provenant de véhicules routiers, autres que le dioxyde de carbone (CO2)? (facultative)
(maximum 1 answer)

- Oui
- Oui, en particulier le méthane (CH4)
- Oui, en particulier les oxydes d'azote (NOx)
- Oui, en particulier le carbone noir
- Non
- Sans opinion

Serait-il souhaitable de fixer des objectifs indicatifs à plus long terme (au-delà de 2020)? (facultative)
(maximum 1 answer)

- Oui
- Non
- Sans opinion

Veuillez préciser pour quelle période (après l'adoption de la législation connexe)? (facultative)
(maximum 1 answer)

- 5 ans

10 ans

15 ans

20 ans

En cas de réponse négative, veuillez préciser pourquoi (facultative)
(maximum 1000 caractères)

La législation en vigueur prévoit des objectifs pour les véhicules jusqu'en 2020. Après 2020, faudrait-il examiner d'autres possibilités que la réglementation des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules? (facultative)
(maximum 1 answer)

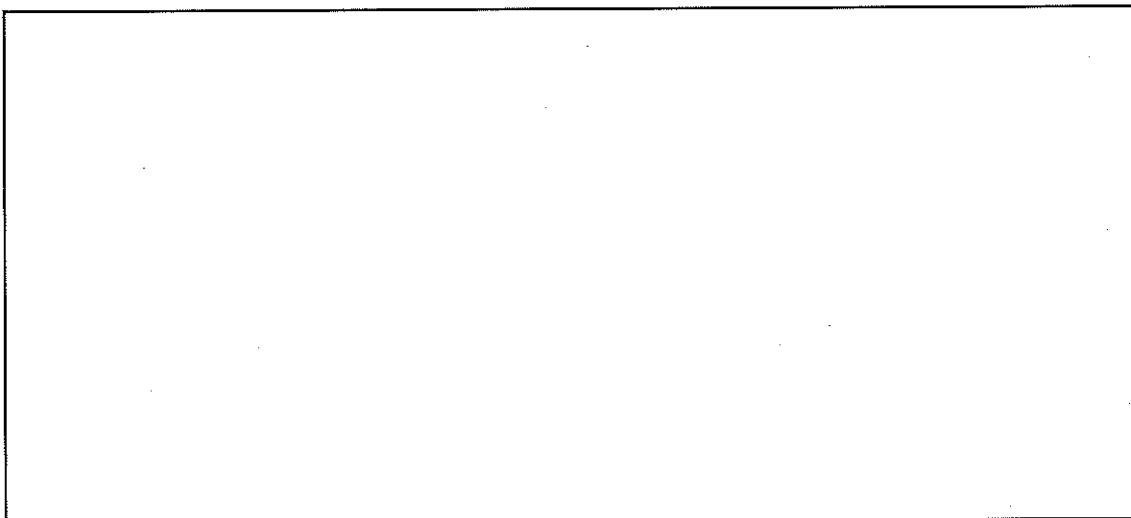
Oui

Pas maintenant, mais à réexaminer plus tard

Non

Sans opinion

Veuillez préciser les autres possibilités. (facultative)
(maximum 1000 caractères)



Remarques complémentaires

Veillez utiliser l'espace ci-dessous pour nous faire part de vos remarques complémentaires éventuelles.

Veillez indiquer vos remarques complémentaires éventuelles (maximum 5 000 caractères) ou charger un document (maximum 1 document en MS Word, pdf ou format RTF si possible). À titre exceptionnel et seulement si le présent questionnaire vous pose des problèmes, vous pouvez également nous envoyer des documents à l'adresse électronique suivante:

CLIMA-CO2-VEHICLES@ec.europa.eu. (facultative)

(maximum 5000 caractères)

