Parlement européen
2014-2019

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2016/2327(INI)

22.3.2017

PROJET D'AVIS

de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (2016/2327(INI))

Rapporteur pour avis: Damiano Zoffoli

(*) Commission associée – article 54 du règlement

SUGGESTIONS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

Voitures et camionnettes

1. invite la Commission à présenter un objectif pour l'après 2025 pour les voitures (entre 68 et 78 gr CO_2/km) et les camionnettes (entre 105 et 120 gr CO_2/km) devant être calculé en se basant sur le nouveau cycle d'essai harmonisé au niveau mondial pour les véhicules légers (cycle WLTP);

2. se félicite de l'introduction du nouveau cycle WLTP; souligne, toutefois, la nécessité de développer une procédure d'essai sur route plus transparente et réaliste qui permette de refléter la consommation réelle de carburant et les émissions de CO_2, que viendrait compléter l'installation de compteurs de consommation de carburant sur les véhicules;

3. invite la Commission à adopter un mandat ambitieux pour promouvoir l'essor du marché des véhicules électriques et appelle de ses vœux, à cet égard, une initiative européenne à long terme en faveur des batteries de nouvelle génération;

4. demande que soit mis en place un système d'affichage transparent qui fournirait aux consommateurs des données comparables sur la consommation de carburant et les émissions de CO_2 des véhicules mis sur le marché;

Véhicules utilitaires lourds

5. demande instamment à la Commission de présenter une proposition relative à la certification, la surveillance et la notification des véhicules utilitaires lourds d'ici à la fin de 2017, ainsi que des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO2 pour l'après 2025 d'ici au début de 2018;

6. plaide en faveur du déploiement de bus urbains à émissions de carbone faibles ou nulles grâce à des objectifs contraignants en termes de marchés publics écologiques;

Réception par type

7. appelle de ses vœux un système de réception par type et de surveillance du marché qui soit plus global et mieux coordonné et qui associe la supervision de l'Union afin de répondre aux défaillances constatées au lendemain du scandale du «Dieselgate»;

8. regrette, à cet égard, l'adoption de facteurs de conformité élevés pour le NOx, et demande instamment à la Commission de réexaminer les facteurs de conformité en 2017;

Aviation

9. souligne que le secteur de l'aviation devrait contribuer efficacement à la réalisation des objectifs climatiques pour 2030 et des objectifs de l'accord de Paris;

10. estime que l’accord de l’OACI pour 2020 laisse à désirer, en particulier la disposition relative à l’objectif de croissance neutre en carbone et son caractère facultatif;

11. exprime sa déception face à la nouvelle proposition de la Commission de maintenir la portée géographique limitée du SEQE dans le secteur de l'aviation;

12. insiste sur l’importance de renforcer le ciel unique européen pour réduire les émissions de CO_2;

Transports maritimes

13. note que l’OMI n’a pas réussi à réaliser une avancée en ce qui concerne l’objectif de réduction et de mesure des émissions de gaz à effet de serre, et demande donc instamment, en l’absence d’un système comparable fonctionnant sous l'égide de l’OMI, que les émissions de CO_2 émises dans les ports de l’Union et lors des voyages à destination et en provenance des ports d’escale de l’Union soient soumises au SEQE de l’Union à partir de 2023;

Énergies de substitution à faible taux d'émissions

14. appelle de ses vœux des limites plus strictes que celles proposées dans la refonte de la directive sur les énergies renouvelables afin d’éliminer progressivement les biocarburants de première génération d’ici à 2030 et de réaliser la décarbonisation à long terme du secteur des transports;

15. invite la Commission à favoriser les biocarburants très efficaces du point de vue des gaz à effet de serre, tout en prenant en considération le changement indirect dans l'affectation des sols et en veillant à ce que les investissements existants soient protégés;

16. encourage une plus forte pénétration du marché par les biocarburants avancés qui sont conformes au principe de l’utilisation en cascade et de la hiérarchie des déchets et qui répondent à des critères élevés de durabilité environnementale et sociale, afin d’éviter les mêmes problèmes que ceux qui sont survenus avec les biocarburants de première génération;

17. fait remarquer que les biocarburants produits à partir de cultures alimentaires ne devraient pas être pris en compte dans les objectifs climatiques des États membres au titre du règlement sur la répartition de l’effort;

18. insiste sur le rôle que pourrait jouer le gaz naturel, en particulier le bio-méthane et le méthane de synthèse, dans la transition vers la décarbonisation du secteur des transports, notamment dans les secteurs du transport maritime, de l’aviation et des véhicules utilitaires lourds.