

**Contact: Johannes Kleis: +32 (0)2 789 24 01**  
**Date: 22/04/2013**  
**Référence: PR 2013/006**

## **Vote 'clef' du Parlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules automobiles**

Le Parlement européen votera mercredi 24 avril une étape cruciale dans la définition des objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> plus sévères pour les véhicules automobiles. Sa Commission « Environnement » doit fixer une limite cible de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre (g/km) pour 2020.

Le Bureau Européen des Unions de Consommateurs se félicite de cet objectif car il contribue à l'accroissement de l'efficacité énergétique des voitures et protégerait les consommateurs contre l'augmentation constante du prix du carburant. Nos chiffres montrent que l'objectif de 95g permettrait aux conducteurs d'économiser jusqu'à 344€ pour les voitures à essence et 465€ pour les véhicules diesel par an par rapport à l'objectif pour 2015, qui est de 130g de CO<sub>2</sub>/km.

Afin de garantir que l'objectif de 95g atteigne son potentiel d'économie de carburant, une attention particulière est nécessaire sur les points suivants:

- Les députés devraient adopter un nouveau régime de test des émissions des véhicules (WLTP<sup>1</sup>) en 2016. Des études récentes montrent que les déclarations des constructeurs automobiles sur les émissions de CO<sub>2</sub> surestiment les situations de conduite réelles de près de 23%<sup>2</sup>. De tels laboratoires d'économies sont trompeurs car ils ne se traduisent pas par des avantages monétaires pour les automobilistes. La procédure actuelle des tests NEDC<sup>3</sup> doit être immédiatement examinée, en 2014 au plus tard.
- Les « super crédits » doivent être interdits. Ils permettent aux fabricants de compenser les véhicules à très fortes émissions de CO<sub>2</sub> en produisant des véhicules à très faibles émissions, réduisant ainsi la nécessité de procéder à des réductions d'émissions de leur parc de véhicules utilisant des carburants classiques.

Un autre motif majeur de discordance consiste à déterminer un objectif à long terme. Le BEUC est favorable à une cible indicative de 70g/km en 2025.

Monique Goyens, Directeur Général du BEUC déclare:

« Les consommateurs nous indiquent souvent les prix élevés du carburant comme une préoccupation majeure. Une limite stricte d'émissions de 95g/km pour 2020 est la voie intelligente pour réduire le coût de la conduite. Les « super crédits » et les procédures peu fiables de test sont les moyens les plus sûrs d'empêcher une économie concrète pour les automobilistes. »

« On s'attend à ce que les prix du carburant montent en flèche dans les années à venir, ce qui touche en particulier les consommateurs les moins aisés. Définir un objectif encore plus strict pour 2025 signifierait une sécurité d'investissement pour les constructeurs automobiles et protégerait les consommateurs de futures hausses de prix du carburant. »

FIN

<sup>1</sup> La procédure du test 'Light Duty World'

<sup>2</sup> Transport & Environnement 2013, <http://bit.ly/11ka5Hg>

<sup>3</sup> Nouveau cycle Européen de conduite