



Conseil fédéral du Développement Durable (CFDD)

Avis sur un avant-projet d'AR 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

- **demandé par la Ministre de la Protection de la Consommation, de la Santé Publique et de l'Environnement, Madame Magda Aelvoet, dans une lettre du 20 novembre 2000**
- **préparé par le groupe de travail Normes de Produits**
- **approuvé par l'assemblée générale du 6 février 2001**

1. Introduction

[1] L'avant-projet d'AR vise à mettre en œuvre 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 (*J.O.L.*, n° 12 du 18 janvier 2000).

[2] Le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) a reçu la demande d'avis le 22 novembre et s'est vu accorder un délai de cinq semaines pour émettre un avis. Le CFDD déplore qu'il ait reçu si peu de temps pour se concerter avec ses membres, d'autant que la directive qui doit être transposée date déjà du 13 décembre 1999.

2. La Directive 1999/94/CE

[3] La Directive 1999/94/CE s'inscrit dans le cadre de la politique européenne en matière de changement climatique. Dans les considérations préliminaires au texte, la Commission européenne reconnaît que les voitures particulières constituent une source importante d'émissions de CO₂. C'est la raison pour laquelle une stratégie communautaire doit être élaborée afin de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et d'améliorer le rendement dans l'utilisation des carburants. Un des moyens pour atteindre cet objectif est d'améliorer l'information destinée aux consommateurs sur ces deux aspects.

[4] La Directive repose sur la considération que l'information joue un rôle décisif dans le fonctionnement des forces du marché. La fourniture d'informations précises, utiles et comparables sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ spécifiques des voitures particulières est susceptible d'orienter le choix des consommateurs vers les voitures qui consomment moins de carburant et qui dégagent, par conséquent, moins de CO₂. Les constructeurs de voitures peuvent ainsi être incités à prendre des mesures en vue de réduire la consommation de carburant des voitures qu'ils fabriquent.



[5] Pour atteindre cet objectif, la Directive prescrit que les Etats membres doivent veiller à ce *qu'une étiquette relative à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂*, conforme aux exigences de l'annexe I de la Directive¹, soit apposée sur chaque modèle de voiture particulière neuve, ou affichée près de celui-ci, dans le point de vente, d'une manière clairement visible (art. 3).

De plus, les Etats membres veillent – sans préjudice du guide communautaire sur Internet que la Commission établira – à ce que soit élaboré *un guide de la consommation de carburant et des émissions de CO₂* conforme aux exigences de l'annexe II de la Directive², en consultation avec les constructeurs, au moins une fois par an (art. 4).

Les Etats membres veillent en outre à ce que, pour chaque marque de voiture, une *affiche* ou un autre mode d'affichage présente une liste des données relatives à la consommation de carburant officielle et aux émissions spécifiques de CO₂ officielles de tous les modèles de voitures particulières neuves proposés à la vente ou en crédit-bail dans le point de vente ou par l'intermédiaire de celui-ci. Ces données doivent être affichées de manière visible et suivant la présentation prévue à l'annexe III de la Directive³ (art. 5).

Les Etats membres veillent à ce que l'ensemble de la *documentation promotionnelle* contienne les données relatives à la consommation de carburant officielle et aux émissions spécifiques de CO₂ officielles des modèles de voitures particulières auxquels il se rapporte, conformément aux exigences de l'annexe IV de la Directive⁴. Les Etats membres fournissent, le cas échéant, tout autre matériel promotionnel pour indiquer les données relatives aux émissions de CO₂ officielles et les données relatives à la consommation de carburant officielle du modèle de voiture sur lequel il porte (art. 6).

Les Etats membres veillent à ce que d'autres indications, symboles ou inscriptions non conformes aux exigences de la Directive soient interdits s'ils sont susceptibles de créer une confusion pour l'acquéreur potentiel d'une voiture particulière neuve (art. 7).

Les Etats membres notifient à la Commission européenne la ou les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du fonctionnement du système d'information des consommateurs (art. 8).

Les Etats membres déterminent les sanctions applicables aux violations des dispositions prises en application de la directive. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives (art. 11).

[6] La Directive est fixée en application de l'article 175, alinéa 1, du Traité instituant la C.E. Cela signifie qu'il s'agit d'une directive minimale, qui fixe un niveau de protection minimal. En outre, l'article 176 CE stipule : "*Les mesures de protection arrêtées en vertu de l'article 175 ne font pas obstacle au maintien et à l'établissement,*

1. _____

¹ L'annexe I de la Directive décrit les données minimales que doit mentionner l'étiquette relative à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂.

² L'annexe II de la Directive décrit les données minimales que doit comprendre le guide de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.

³ L'annexe III de la Directive décrit les données minimales de l'affiche à apposer dans le point de vente.

⁴ L'annexe IV de la Directive décrit les données minimales concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ dans la documentation promotionnelle.



par chaque Etat membre, de mesures de protection renforcées. Ces mesures doivent être compatibles avec le présent traité. Elles sont notifiées à la Commission."

[7] La Directive doit être transposée dans la législation nationale au plus tard le 18 janvier 2001 (art. 12).

[8] Le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) déplore que cette matière soit réglementée par une directive minimale et non par une directive d'harmonisation. Les Etats membres peuvent intervenir de façon plus stricte, et donc différente, en ce qui concerne l'étiquette, l'affiche et le guide destiné au consommateur. Cela peut entraîner une confusion chez le consommateur, qui ne recherche pas nécessairement sa voiture (uniquement) sur le marché national. En outre, cela entraîne des difficultés pour les producteurs et les importateurs de voitures. Pour chaque pays où ils mettent une voiture sur le marché, ils doivent répondre à une législation différente et donc réaliser des étiquettes, affiches et guides destinés aux consommateurs différents, même s'il s'agit du même modèle de voiture.

3. L'avant-projet d'AR

[9] La version néerlandaise de l'avant-projet d'AR ne reprend pas, contrairement à la version française, le titre tel qu'il est mentionné dans la Directive. Les mots "bij het op de markt brengen" ont disparu et les mots "bij de verbranding" n'apparaissent pas dans la Directive. Le CFDD propose de reprendre correctement le titre de la Directive.

[10] L'avant-projet d'AR repose sur les articles 13 et 14 de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur et sur l'article 5, § 1, premier alinéa, 6°, de la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement et de la santé. Les dispositions citées constituent une base juridique adéquate pour la prise des mesures contenues dans l'avant-projet.

[11] L'article premier de l'avant-projet d'AR comprend une série de définitions de concepts utilisés ailleurs dans le texte. Elles correspondent aux définitions utilisées à l'article 2 de la Directive 1999/94/CE.

[12] Le CFDD attire toutefois l'attention sur le fait que l'article 1, 4°, fait défaut, tant dans le texte néerlandais que français. L'avant-projet doit être complété, sur ce point, avec la description du concept "point de vente" conformément à l'article 2, 4°, de la Directive.

[13] L'art. 1, 10° donne une description du concept "autre matériel promotionnel" qui est utilisé tant dans la directive que dans l'avant-projet d'AR. Le CFDD apprécie le fait que dans l'avant-projet d'AR, ce concept soit davantage décrit, contrairement à la directive. Le CFDD est toutefois d'avis qu'il doit être stipulé que les pages internet doivent avoir un nom de domaine belge. On ne peut en effet juridiquement pas invoquer que les sites internet qui travaillent avec une licence fournie par une autorité étrangère devraient répondre à la réglementation belge. Ils doivent en effet répondre à la réglementation du pays en question.

[14] Le chapitre I de l'avant-projet, comprenant les art. 2 à 6, détaille les articles 3 et 4 de la Directive relatifs aux étiquettes, au guide de la consommation de carburant et



aux affiches. Le Conseil apprécie l'effort qui a été fourni pour parvenir à un système clair et efficace.

[15] L'annexe I comprend un modèle d'étiquette de consommation de carburant. Pour accroître la lisibilité de l'étiquette, le CFDD recommande d'utiliser une échelle linéaire plutôt qu'une échelle ronde. L'uniformité dans la présentation favorise la lisibilité pour le consommateur. Les labels énergétiques utilisent en effet aussi une échelle linéaire. Le négociant de voitures peut en outre créer plus facilement une étiquette avec une telle échelle étant donné que cela requiert un système informatique plus simple. On pourrait envisager de travailler avec différents labels (A, B, C, D, E, F, G). De cette manière, il est également possible de faire référence, dans le guide de la consommation, la publicité, etc. au fait qu'un type donné de voiture dispose p. ex. d'un label A. Le concept de "label A" est en effet de mieux en mieux compris du fait de la présence sur le marché de divers appareils électriques dotés d'un label énergétique de ce type. Les modèles danois et néerlandais de labels pour les voitures particulières sont d'ailleurs entièrement inspirés de la présentation utilisée pour les labels des appareils électriques.

[16] Le CFDD pense qu'il vaudrait mieux remplacer le mot "schakeling" dans la version néerlandaise de l'annexe I par le mot "versnellingsbak". Ce mot est plus usuel, et par conséquent, le consommateur reçoit une information plus claire.

[17] A l'annexe III, il faut ajouter les termes "ou un autre mode d'affichage" à chaque fois que le terme "affiche" est utilisé. L'art. 3 laisse en effet le choix entre les deux supports d'information.

[18] Le Chapitre II de l'avant-projet, comprenant les art. 7 et 8, concerne la documentation promotionnelle et détaille les art. 6 et 7 de la Directive. En reprenant une définition du concept "autre matériel promotionnel" à l'article 1, 10°, qui doit certes être adapté (voir [12]), le champ d'application de la réglementation est éclairci de façon utile.

[19] L'annexe IV détermine comment les données concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ doivent être reprises dans la documentation promotionnelle et dans tout autre matériel promotionnel. Le CFDD fait remarquer que dans les annexes I et IV, la phrase suivante doit être ajoutée: "Un entretien régulier du véhicule selon les prescriptions du constructeur favorise également une diminution de la consommation de carburant et des émissions de CO₂." La phrase figure sur le modèle d'étiquette, mais a disparu dans les annexes.

[20] L'annexe IV stipule que lorsque la publicité a trait uniquement à la marque et pas à des modèles particuliers, il n'est pas nécessaire de fournir des données sur la consommation de carburant. Le CFDD propose d'également exclure les données des émissions de CO₂. Il vaut mieux également appliquer l'exception lorsque, par l'illustration d'un modèle de voiture, on fait uniquement de la publicité pour un négociant ou un garagiste donné et pas pour la voiture même.

[21] La Directive date du 13 décembre 1999 et doit être transposée dans la législation nationale au plus tard le 18 janvier 2001 (art. 12). Etant donné que les autorités fédérales ont attendu longtemps pour transposer cette directive, il y a peu de temps pour effectivement préparer et mettre en œuvre les différentes obligations. Les négociants de voitures étaient déjà au courant des exigences minimales de la Directive mais en Belgique, ils ont dû attendre longtemps les dispositions spécifiques. Les



importateurs doivent encore prendre les dispositions nécessaires pour créer des étiquettes et affiches relatives aux carburants. Ils doivent faire adapter des programmes informatiques. Ils doivent transmettre les informations aux distributeurs et agents. Les catalogues et autre matériel promotionnel existants ne peuvent plus être utilisés et doivent être jetés. Le CFDD demande dès lors que l'on ajoute un article 12 pour ne faire entrer l'AR en vigueur que 6 mois après sa publication au Moniteur Belge. Le CFDD pense que ce délai contribuera à une application effective et opérationnelle de l'obligation d'information.

[22] Pour remédier au problème de transposition tardive des directives et règlements européens, le CFDD répète sa demande de renforcement du personnel des services fédéraux qui sont compétents en la matière.

[23] Le CFDD est d'avis que l'obligation d'information telle qu'elle est réglementée dans cet avant-projet d'AR constitue une bonne manière de faire prendre conscience aux consommateurs que par leur comportement de consommation, ils ont un impact sur l'environnement. Le CFDD insiste pour que ce système d'information soit encouragé activement. Il pense qu'en outre cette politique doit continuer à être étendue. C'est pourquoi il demande en premier lieu que les autorités fédérales imposent une obligation d'information complémentaire sur les émissions de CO₂ des voitures, plus précisément une indication de la mesure dans laquelle le modèle spécifique atteint l'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour 2008 comme fixé dans le contrat qu'a conclu la fédération automobile européenne avec la Commission européenne.

[24] En outre, le CFDD encourage le gouvernement fédéral à prendre des initiatives au niveau européen pour offrir également des informations claires au consommateur sur les émissions par les voitures de matières acidifiantes et génératrices d'ozone (NO_x, ...), de substances organiques volatiles, de benzène et de fines particules. Pour avoir une indication correcte de l'impact des carburants sur l'environnement, le CFDD pense que les autorités fédérales devraient élaborer une analyse du cycle de vie des carburants et de leurs émissions. Cela est d'autant plus recommandé qu'à l'avenir, des carburants alternatifs comme le biofuel seront lancés sur le marché.

[25] Enfin, le CFDD demande que le gouvernement fédéral propose au niveau européen des mesures qui s'appliquent aux voitures d'occasion. Elles constituent en effet une grande part du parc automobile. Une proposition consiste à faire effectuer des mesures des substances polluantes mentionnées ci-dessus par l'inspection automobile et à attribuer sur cette base un label aux voitures d'occasion.



Annexes

4.1 Réunions

Ce projet de texte d'avis a été préparé à la réunion du groupe de travail normes de produits du 18 décembre 2000.

4.2. Participants à l'élaboration de l'avis

Membres du Conseil ayant le droit de vote ou leurs représentants

- Prof. Luc LAVRYSEN (UG), président du groupe de travail
- M. Bart MARTENS (Bond Beter Leefmilieu, BBL)
- Dhr. Michel PEELMAN (Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, FEBIAC)
- Mme Karola TASCHNER (Bureau européen de l'Environnement, BEE)
- Mme Edilma QUINTANA (Centre National de Coopération au Développement, CNCD)

Personnel du secrétariat

- Mme Stefanie HUGELIER