

CC 521

**CONSEIL DE LA CONSOMMATION**

**AVIS**

Sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

Bruxelles, le 7 décembre 2017

## RESUME

**Le Conseil de la Consommation** a été chargé par la Ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable de rendre un avis sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves. Il a rendu un avis commun avec le Conseil central de l'Economie et le Conseil Fédéral de Développement durable qui ont été saisis de la même demande.

Ce projet d'arrêté royal a pour objet d'exécuter la recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub> réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil. Il détermine les modèles de présentation standardisés des étiquettes pour les voitures particulières.

S'il émet quelques réserves sur l'échelle de couleurs telle que présentée dans les annexes du projet d'arrêté, **le Conseil** est globalement favorable aux nouveaux modèles d'étiquettes standardisées qui seront utilisées pour tous les types de voitures, quel que soit le carburant. En effet, outre le fait que ces nouveaux modèles représentent une simplification pour le consommateur (1 échelle de couleur au lieu de 2), ils encourageront le consommateur à acquérir une voiture qui émet moins de CO<sub>2</sub>.

**Le Conseil** accueille positivement les campagnes d'information et de sensibilisation à destination des consommateurs sur les changements qui résulteront du projet d'arrêté.

Le Conseil de la Consommation, saisi le 4 octobre 2017 d'une demande d'avis de la Ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves, a approuvé l'avis suivant le 7 décembre 2017 moyennant une procédure écrite.

Le Conseil de la Consommation a prié le Président de transmettre le présent avis à la Ministre de l'Energie, de l'Environnement et du développement durable et au Ministre de l'Economie et des Consommateurs ainsi

## AVIS

Le Conseil de la Consommation,

Vu la lettre du 4 octobre 2017 de la Ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable par laquelle elle demande l'avis du Conseil de la Consommation sur le projet d'arrêté royal susmentionné ;

Vu 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, de la santé et des travailleurs, notamment l'article 5, §1, alinéa 1<sup>er</sup>, 10°, modifiés par les lois du 27 juillet 2011 et du 16 décembre 2015 ;

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 CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves ;

Vu la recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub> réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à la disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves ;

Vu l'audition commune du 26 octobre 2017 avec le Conseil Central de l'Economie et le Conseil fédéral de Développement durable ;

Vu la procédure de consultation écrite menée en commun avec le Conseil central de l'Economie et le Conseil fédéral de développement durable;

Vu le projet d'avis élaboré par le secrétariat du Conseil Central de l'Economie;

Vu l'urgence ;

Vu la procédure écrite prévue à l'article 7 bis du règlement d'ordre intérieur pour l'approbation du présent avis par le Conseil ;

## EMET L'AVIS SUIVANT :

### 1 Remarque préliminaire

- §1. **Le Conseil de la Consommation** prend acte du fait qu'il est consulté sur le projet d'arrêté royal susmentionné en vertu de l'article 19, §1 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, de la santé et des travailleurs. À cet égard, **le Conseil** constate qu'il est fait mention à tort, dans les considérants du projet d'arrêté royal, d'une notification aux Conseils, alors que les Conseils ont reçu une demande d'avis.
- §2. **Le Conseil** demande par conséquent que « la notification au » soit remplacé par « l'avis du (+date) », conformément à l'usage.

### 2 Les nouveaux modèles de présentation standardisés des étiquettes pour les voitures particulières

- §3. **Le Conseil** note que l'arrêté royal a pour objet d'exécuter la recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO<sub>2</sub> réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.
- §4. **Le Conseil** comprend la nécessité d'instaurer une période transitoire jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2019, étant donné que, jusqu'à cette date, les voitures peuvent encore être testées de différentes manières, soit via la procédure d'essai NEDC<sup>2</sup>, soit via la nouvelle procédure d'essai WLTP<sup>3</sup>. À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018, toutes les voitures particulières neuves mises sur le marché de l'Union européenne doivent être soumises à la procédure WLTP<sup>3</sup>.
- §5. **Le Conseil** estime que les nouveaux modèles de présentation standardisés des étiquettes représentent une simplification pour le consommateur, puisque l'on passe de deux échelles de couleur (une pour la consommation de carburant et une pour l'émission de CO<sub>2</sub>) à une échelle de couleurs, sans qu'il n'y ait de perte d'informations<sup>4</sup>. Ensuite, la distinction entre les étiquettes pour les voitures diesel et à essence est supprimée. Actuellement, le marché compte en effet différents types de voitures, par exemple les voitures hybrides et les voitures qui fonctionnent à l'électricité ou à l'hydrogène. La distinction entre voitures diesel et à essence peut en outre être établie au moyen de la valeur NO<sub>x</sub> indiquée dans la description du véhicule.

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/ELI/?eliuri=eli%3A2017%3A948%3Aoj>

<sup>2</sup> New European Driving Cycle.

<sup>3</sup> Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure.

<sup>4</sup> La consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> sont en effet étroitement liées, et la consommation de carburant est encore et toujours indiquée en chiffres sur la nouvelle étiquette.

- §6. **Le Conseil** estime que l'étiquette de consommation de carburant telle que proposée aux annexes 1 et 2 et l'échelle de couleurs y afférente doivent inciter le consommateur à opter, lors de l'acquisition d'une voiture particulière, pour un véhicule qui émet moins de CO<sub>2</sub>. Dans cette optique, il fait remarquer que l'ancienne moyenne de référence pour les émissions de CO<sub>2</sub> sur l'échelle de couleurs datait de l'année 2004 et que l'un des objectifs de la nouvelle étiquette consistait à ce que la position d'un véhicule sur l'échelle de couleurs soit plus conforme à son rapport réel vis-à-vis de la moyenne.
- §7. **Le Conseil** déplore que l'échelle de couleurs n'ait pas été conçue de manière à ce que les émissions moyennes se situent au milieu de l'échelle de couleurs<sup>5</sup>, plus précisément dans la section jaune<sup>6</sup>. Cette remarque s'applique à la fois pour l'échelle des valeurs mesurées selon la méthode NEDC et pour l'échelle des valeurs mesurées selon la méthode WLTP.
- §8. **Le Conseil** souligne ensuite que la conversion de l'échelle de couleurs figurant à l'annexe 1 en l'échelle de couleurs de l'annexe 2 ne s'est pas déroulée de façon linéaire. Pour la boîte vert foncé, la différence moyenne entre la première et la deuxième étiquette est, par exemple, de 7,5 g/km, pour la section orange-rouge, cette différence est de 37,5 g/km. Cette conversion NEDC-WLTP basée sur un facteur multiplicatif unique quelles que soient les émissions ne tient pas compte du fait que le facteur multiplicatif est plus élevé lorsque les émissions sont faibles et plus faible (proche de 1) lorsque les émissions sont élevées<sup>7</sup>. **Le Conseil** suggère le report d'un an de l'échelle de couleurs sur la base des valeurs WLTP, jusqu'à ce que plus d'informations soient disponibles sur la différence moyenne entre les valeurs NEDC et les valeurs WLTP. Il demande en outre que l'échelle soit réévaluée à intervalles réguliers (une fois tous les trois à cinq ans) afin de tenir compte des évolutions du marché et de la technologie.
- §9. Grâce au label bleu « zéro émission », les consommateurs pourraient être incités à opter pour un véhicule qui ne rejette pas de CO<sub>2</sub> et est donc moins nocif pour l'environnement et la santé publique. **Le Conseil** indique toutefois que l'impact d'un véhicule électrique sur l'environnement et la santé publique dépend du mode de production de l'électricité utilisée pour propulser le véhicule.

### 3 Campagne de sensibilisation et d'information

- §10. Lors de la réunion d'information avec les représentants du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement, **le Conseil de la Consommation** a été informé qu'une campagne de sensibilisation et d'information sera consacrée aux modifications faisant l'objet du projet d'arrêté royal sous revue. **Le Conseil** encourage ce type de campagnes et font remarquer que celles-ci sont également préconisées dans la recommandation européenne. Afin que tous les consommateurs belges puissent être informés de façon adéquate, ils demandent

---

<sup>5</sup> « Zéro émission » n'est pas pris en considération.

<sup>6</sup> Les émissions moyennes des nouvelles voitures particulières, mesurées selon la méthode NEDC, s'élevaient en 2016 à 115,8 g/km, alors que la section médiane (jaune) de l'échelle de couleurs de l'annexe 1 est comprise entre 125 et 150 g/km ; les émissions moyennes des nouvelles voitures particulières, mesurées selon la méthode WLTP, s'élevaient en 2016 à 139 g/km, alors que la section médiane (jaune) de l'échelle de couleurs de l'annexe 2 est comprise entre 150 et 180 g/km. (<https://www.febiac.be/public/statistics.aspx?FID=23&lang=FR>).

<sup>7</sup> JRC (2017) Science for Policy Report. From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO<sub>2</sub> emissions of light-duty vehicles. <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/nedc-wltp-effect-type-approval-co2-emissions-light-duty-vehicles>

néanmoins que l'on veuille à ce que la campagne de sensibilisation et d'information soit menée dans les trois langues nationales, à savoir le français, le néerlandais et l'allemand.

#### 4 Remarque linguistique

- §11. Afin que le texte figurant sur les étiquettes de consommation de carburant corresponde autant que possible à la réalité scientifique, **le Conseil** demande que le texte néerlandais du point 5° des annexes 1 et 2 du projet d'arrêté royal soit remplacé par le texte suivant : « bevatten volgende vermelding: « CO<sub>2</sub> is het door de mens veroorzaakte broeikasgas dat bij de klimaatveranderingen de belangrijkste rol speelt. » »
- §12. Pour la même raison, **le Conseil** demande en outre que le texte français du même paragraphe soit remplacé par le texte suivant : « contiennent la mention suivante : « Le CO<sub>2</sub> est le principal gaz à effet de serre d'origine humaine responsable des changements climatiques. » »