



Bruxelles, le 7 février 2007

Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ proposés sont arbitraires et trop sévères

L'industrie automobile européenne ne peut être en accord avec les propositions faites aujourd'hui par la Commission européenne sur les émissions de CO₂ des voitures particulières. Les propositions ne sont pas rationnelles et sont dommageables à l'économie européenne en termes de ressources, d'emploi et de croissance. Les constructeurs automobiles européens demandent aux États membres de l'UE et au Parlement européen de mener le présent débat et d'entamer une franche discussion basée sur des éléments et des chiffres concrets.

<<Nous demandons aux gouvernements de l'UE et au Parlement européen d'élaborer une stratégie raisonnable et équitable, visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures pour atteindre l'objectif de 120 gCO₂/km d'ici 2012 établi par l'UE, qui requerra les efforts de toutes les parties impliquées et qui s'appliquera aux voitures neuves ainsi qu'à celles déjà en circulation>>, a affirmé Sergio Marchionne, Président de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), basée à Bruxelles, et PDG du Groupe FIAT. <<Les idées émises aujourd'hui par la Commission européenne sont trop axées sur la technologie automobile, faisant ainsi abstraction d'une foule de moyens disponibles pour réduire les émissions de CO₂ de façon beaucoup plus rentable du point de vue de l'environnement et de l'économie>>

La Commission a formulé des objectifs arbitraires qui ne s'appuient sur aucune évaluation tangible de tous les faits et conséquences que cela entraînera. Mettre le fardeau principalement sur l'industrie automobile représente la méthode la plus coûteuse et dont le rapport coût-efficacité est le moins bon. Cela entraînera des pertes d'emploi et le transfert de la production hors UE, touchant gravement plusieurs régions européennes. <<La réalité ne disparaîtra pas seulement en la dénonçant>>, a déclaré M. Marchionne. <<Ce n'est pas le moment pour un débat idéologique. Le secteur de l'automobile constitue l'arête centrale de l'industrie européenne avec des milliers d'entreprises dépendantes d'une douzaine d'acteurs principaux. Au moins 12 millions de travailleurs européens et leurs familles comptent sur une politique équilibrée des émissions de CO₂ des voitures. L'industrie automobile ne désire pas être le sujet d'une expérience. Si elle demeurait inchangée, la proposition de la Commission éroderait la puissance économique de l'Europe>>

Les constructeurs automobiles européens sont tout à fait prêts à s'engager dans un dialogue constructif avec les législateurs de l'UE pour réaliser de plus amples progrès en matière de réduction des émissions de CO₂. L'industrie partage les préoccupations publiques relatives au réchauffement de la planète et contribue consciencieusement aux efforts de résolution de ce problème mondial. Suite à l'accord de 1998 visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières, les améliorations continues de la technologie automobile ont entraîné une importante baisse des émissions de CO₂ de 13 % et ont contribué d'une façon significative à la stratégie de l'UE qui consiste à atteindre ses objectifs de Kyoto. Cet exploit a été réalisé en dépit d'une tendance des consommateurs à la demande de voitures plus grosses et en dépit des réglementations européennes qui ont rendu les voitures plus lourdes. L'industrie automobile

exige une évaluation complète de l'accord actuel comme stipulé dans l'engagement de 1998. Toute mesure ou politique future ne peut être élaborée sans une évaluation transparente et approfondie de ses répercussions sur l'environnement et sur l'économie européenne.

D'autres progrès en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures peuvent et doivent être faits par le biais d'une Approche Intégrée et économiquement équilibrée, alliant les innovations technologiques continues de l'industrie automobile aux efforts des décideurs politiques, des consommateurs et l'industrie pétrolière. Ce qui aurait comme résultat des réductions d'émissions de CO₂ effectives tout en maintenant les emplois et la compétitivité de l'industrie automobile européenne. Un élément important de cette Approche Intégrée est l'effort harmonisé visant à accroître la demande de consommation réduite par une taxation liée au CO₂ des voitures et des carburants alternatifs.

La communication de la Commission sur CARS 21, qui a été publiée séparément aujourd'hui, n'intègre pas entièrement les recommandations du « High-level Group » CARS 21 de décembre 2005. Ce groupe, dont faisaient partie les commissaires Dimas, Verheugen et Barrot, six Ministres nationaux, cinq PDG de l'industrie automobile, des parlementaires ainsi que des représentants de groupes de défense des consommateurs, a explicitement demandé « une meilleure réglementation » et suivant une Approche Intégrée pour les secteurs politiques importants comme la sécurité routière et les émissions de CO₂. CARS 21 avait mis en avant la nécessité d'équilibrer les questions environnementales et économiques de façon rentable et durable. <<C'était un exemple de politique industrielle cohérente et responsable>>, dit M. Marchionne. <<Nous demandons aux législateurs de l'UE de soutenir les contributions positives de CARS 21>>.

La circulation des voitures représente 11 % des émissions de CO₂ dans l'UE. Globalement, elle représente 5 % de toutes les émissions de CO₂ causées par l'homme. La contribution européenne à ce résultat est de 1,5 % grâce à la technologie européenne de pointe.

L'ACEA représente les treize constructeurs automobiles européens les plus importants. Au coeur de l'industrie européenne, le secteur automobile est le principal employeur manufacturier dans l'UE. L'industrie automobile procure des emplois de plus en plus spécialisés à 2 millions d'Européens et soutient indirectement 10 millions d'employés supplémentaires dans les industries connexes. L'Europe est le plus grand producteur automobile mondial. En effet, des 46 millions de voitures fabriquées dans le monde, 38 % proviennent de l'UE. Les membres de l'ACEA investissent annuellement 5 % de leur chiffre d'affaires (€20 milliards) dans la R&D. Les membres sont : BMW Group, DAF Trucks, DaimlerChrysler, FIAT, Ford of Europe, General Motors Europe, MAN Nutzfahrzeuge, Porsche, PSA Peugeot Citroën, Renault, Scania, Volkswagen et Volvo.