

Dans ce numéro . . .

« Le lobby de l'industrie automobile est le deuxième en taille après celui de l'industrie financière dans le lobbying auprès des institutions de l'UE. VW lui-même a la plus grosse équipe dans les couloirs du pouvoir à Bruxelles »

[Lire page 2](#)

« Remplacez "finance" par "voitures" et "2008" par "2015" ; je suis curieux de voir si l'Allemagne voit aussi l'analogie avec la crise bancaire et pousse pour une Autorité Routière Européenne »

[Opinion page 3](#)

Dans le blog de T&E

Le scandale VW aux Etats-Unis, et ce qui va suivre en Europe, démontre que tout le système d'essais des véhicules n'est pas adapté. Ce qui est nécessaire, c'est une autorité réellement indépendante d'homologation au niveau de l'UE

<http://transenv.eu/1Fr63Wg>

Le tweet du mois

@ransenv : le lobby de l'auto @ACEA_eu a averti les politiques de ne pas réagir de façon excessive à l'Autogate. Ce N'EST PAS une grosse affaire, n'est ce pas ?

<http://bit.ly/1MHN7Eh>



Après le scandale VW : une profonde réforme des tests d'émission est nécessaire



La réponse de l'Europe à l'échec du contrôle des véhicules de l'UE mise au jour par le scandale Volkswagen doit être une réforme complète de la façon dont les voitures sont homologuées. Ce fut la réponse de T&E à une preuve supplémentaire de l'écart croissant entre les résultats des tests officiels et les émissions de carbone réelles des voitures sur la route.

Quelques nouvelles voitures, dont les Mercedes A, C et de classe E, série 5 de BMW et Peugeot 308, consomment environ 50% de plus de carburant que les résultats des tests, selon le rapport "Mind the Gap" de T&E. Ces résultats ont suivi d'une semaine les révélations sur l'utilisation par VW d'un logiciel "d'invalidation" des tests de pollution de l'air aux États-Unis qui affecte 11 millions de moteurs diesel à travers le monde, dont 8 millions pour l'UE.

Des appels se sont multipliés pour que les gouvernements de l'UE testent largement la présence de dispositifs de mise en échec des tests de CO2 pour les véhicules après que l'écart entre la performance officielle et le monde réel ait été mesuré à 40% en moyenne en 2014, contre 8% en 2001. Bien que ne constituant pas la preuve de l'utilisation de dispositifs d'invalidation, les résultats des tests de T&E sur la route ont trouvé un écart sur de nombreux modèles de voitures et un écart si fort qu'il ne peut pas être expliqué par des facteurs connus.

En exploitant des failles dans la procédure de test, comme recouvrir les joints des portes de la voiture afin de réduire la résistance au vent, les voitures classiques peuvent émettre jusqu'à 40-45% de plus de CO2 sur la route que ce qui est mesuré dans le laboratoire. Cette distorsion coûte à un automobiliste moyen 450 € par an en carburant supplémentaire par rapport à ce que les documents de marketing des constructeurs prétendent. T&E a déclaré que le fossé est devenu un gouffre et, sans réaction, va probablement croître jusqu'à 50% en moyenne d'ici 2020.

Pour T&E l'écart est dû aux tests obsolètes qui sont peu représentatifs des voitures modernes et des styles de conduite. Ils sont pleins de lacunes que les constructeurs automobiles exploitent pour produire de meilleurs résultats. En outre, les constructeurs automobiles financent le travail de certification, ce qui conduit à des potentiels conflits d'intérêts. Ce financement peut créer une incitation pour les régulateurs nationaux, ou des sociétés payées pour faire ce travail d'essai, à accorder trop facilement les homologations.

Greg Archer, directeur "véhicules propres" de T&E,

a déclaré: "La seule solution à ce fossé qui se creuse est une enquête approfondie sur les tests de pollution de l'air et d'économie de carburant de tous les constructeurs automobiles afin de déterminer si des pratiques déloyales et illégales, comme un dispositif d'invalidation, sont en service. Il doit aussi y avoir une refonte complète du système de tests.

Sur la pollution de l'air, seulement une sur 10 des nouvelles voitures diesel respecte la limite légale lorsqu'elle est testée sur la route, selon les données obtenues par T&E. Le rapport "Ne Respirez Pas Ici", publié le jour avant la révélation de la tricherie de VW, a constaté que la moyenne des nouvelles voitures diesel en Europe produit environ cinq fois plus d'oxyde d'azote (NOx) que la limite autorisée.

La principale raison de la disparité est, encore une fois, le système des tests obsolètes de l'Europe, ce qui permet aux constructeurs d'utiliser des systèmes de traitement des gaz d'échappement moins chers et moins efficaces.

Un nouveau test sur route a été approuvé par la Commission et les pays de l'UE. Il permettra, pour la première fois, de mesurer dans "le monde réel" les émissions des diesels, mais il ne sera pas applicable à toutes les nouvelles voitures jusqu'en 2018 au plus tôt. Pendant ce temps, la réponse des constructeurs automobiles européens a été de faire pression en coulisses pour retarder d'un an l'introduction des nouvelles limites prévues sur les émissions de NOx pour toutes les voitures neuves.

Les États membres répondent actuellement à une consultation "sans proposition" de la Commission pour une introduction en deux étapes des limites d'émissions pour la conduite réelle. Une décision est attendue à la fin octobre, après quoi les députés seront en mesure de rejeter ou d'approuver mais non pas amender les propositions.

Link to T&E's Mind the Gap report:

<http://transenv.eu/1LZfpFv>

Link to T&E's Don't Breathe Here report:

<http://transenv.eu/1VXKil6>

#Dieselgate => #Autogate

Le choc initial après la découverte de la tricherie de Volkswagen s'est transformé en indignation à propos de la possibilité que d'autres diesels soient affectés. Mais des tests et une analyse par ICCT et T&E ont suscité des appels pour qu'une enquête sur la tricherie soit étendue à l'essai sur l'économie de CO2 / carburant de toutes les voitures.

VW convaincu de tricherie sur les tests aux USA après l'alerte de ICCT

Après avoir été convaincu de tricherie sur les essais d'émissions par les régulateurs américains, Volkswagen a sa réputation en lambeaux, fait face à d'énormes amendes et à un rappel de 11 millions de ses voitures diesel dans le monde entier. Le PDG de la société a démissionné quelques jours après que l'Agence de Protection de l'Environnement américaine ait annoncé la présence de logiciels conçus pour tromper les tests.

La découverte du logiciel, qui pouvait identifier le moment où la voiture est testée et couper les émissions nocives pour répondre aux normes, provient d'une étude réalisée par le Conseil International des Transports Propres (ICCT) et de l'Université de Virginie de l'Ouest dont les travaux ont débuté en 2013. L'étude a testé trois voitures et a constaté que deux - une Volkswagen Jetta et une Passat - ont dépassé les limites de NOx de 15 à 40 fois lors de la conduite sur autoroute.

Les résultats ont été signalés à la California Air Resources Board (CARB) et à l'EPA en 2014 ; Volkswagen a contesté les conclusions et a mis en œuvre un rappel volontaire qui n'a pas résolu la question. Les tests effectués par la CARB et l'EPA ont trouvé que les voitures avaient un logiciel qui suivait la position du volant, la vitesse, la longueur du temps où le moteur est en marche et la pression barométrique. Lorsque ces mesures correspondent à celles communément trouvées dans les essais de véhicules, le logiciel réduit les émissions nocives pour passer le test. Les autorités européennes ont reçu la même information mais n'ont pas enquêté.

Le 3 Septembre 2015, lorsqu'il est confronté à la preuve de ce montage, VW a admis la tricherie aux tests. L'arnaque est rendue publique le 18 septembre, avec les détails des amendes pouvant totaliser 18 milliards \$ (15,8 milliards €) ; le PDG de VW, Martin Winterkorn, a démissionné. Lorsque la société a annoncé que l'escroquerie pourrait affecter 11 millions de voitures dans le monde, les actions ont plongé de 40% en dessous de leur valeur avant le début de la crise.



L'addiction au diesel et aux tests pourris

Les voitures diesel sont un marché de niche aux États-Unis et dans la plupart du reste du monde, représentant seulement une voiture sur sept vendue dans le monde. Cependant en Europe plus de la moitié des voitures neuves vendues sont des diesels, et 7 millions des 10 millions d'exemplaires vendus dans le monde l'an dernier ont été achetés en Europe.

Selon T&E il y a beaucoup de recherches pour suggérer que des dispositifs similaires sont également utilisés en Europe. Depuis 2009, lorsque VW a commencé à utiliser un dispositif d'invalidation, plus de 40 millions de voitures diesel ont été vendues en Europe, un sixième de toutes les voitures sur la route aujourd'hui.

Volkswagen a revendiqué que les dispositifs d'invalidation étaient l'œuvre d'une poignée d'ingénieurs. Mais la société a retardé le lancement des diesels "propres" aux États-Unis de 2007 à 2009 en raison de son échec à atteindre les limites d'émissions. L'utilisation de dispositifs d'invalidation a commencé en 2009.

Greg Archer de T&E a déclaré : "Il est malhonnête que VW prétende que ce problème a été causé par une poignée d'ingénieurs. VW avait retardé le lancement de ses voitures diesel en raison de problèmes d'émissions pendant près de deux ans. Il est inconcevable que la direction n'ait pas été au courant de ces problèmes. Le fait qu'ils ont choisi de se déclarer ignorants de la solution choisie suggère que la culture de VW était focalisée uniquement sur l'obtention des résultats indépendamment des moyens ou des conséquences."

Selon T&E le système de contrôle européen est beaucoup moins indépendant et robuste que celui des États-Unis, où 10-15% des nouveaux modèles sont retestés par les autorités américaines dans leurs propres laboratoires. Ainsi en Europe, les constructeurs "font leur marché" pour avoir le meilleur traitement par les autorités nationales et paient pour leurs services, tandis que l'emploi de l'ingénieur supervisant le test dépend finalement du prochain contrat avec le constructeur.

Une estimation de la présence du lobby automobile dans les couloirs du pouvoir à Bruxelles

Le lobby de l'industrie automobile est le deuxième en taille après l'industrie financière dans le lobbying auprès des institutions de l'UE, selon le registre de transparence. L'influence du secteur sur la législation de l'UE sur les limites et les tests d'émissions est entrée en mise au point nette depuis que la tricherie de Volkswagen a été découverte aux États-Unis encore passée inaperçue dans les tests en Europe où les voitures diesel représentent plus d'une sur deux voitures vendues.

Volkswagen lui-même est le plus présent dans les couloirs du pouvoir à Bruxelles avec 43 lobbyistes enregistrés comme le montre un rapport établi par Corporate Europe Observatory (CEO). Cependant, la liste officielle est considérée comme une estimation basse et le nombre réel de "représentants" est impossible à déterminer.

Les constructeurs automobiles allemands Daimler et BMW emploient respectivement 14 et 8 lobbyistes enregistrés ; les entreprises allemandes sont considérées comme les plus actives avec des dépenses totales des activités de lobbying à l'UE de 10,7 millions € sur un total pour l'industrie automobile de 18 millions € en 2014. Un PDG a déclaré que les dépenses et le nombre de lobbyistes salariés ont massivement augmenté depuis 2010.

Le lobbying est parfaitement légal et des milliers de

lobbyistes fonctionnent en douce à Bruxelles, pas officiellement enregistrés à un groupe d'intérêt particulier. Les lobbyistes interviennent à la Commission Européenne à tous les niveaux, des commissaires jusqu'aux environ 700 groupes d'experts qui guident la politique de l'UE.

Le processus d'affaiblissement de la réglementation passe par de nombreuses étapes, a expliqué Jos Dings, directeur de T&E. "Tout commence très tôt", dit-il. "La Commission lance un processus stratégique sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports. C'est là où le lobbying commence, longtemps avant qu'il y ait un règlement. Au début, les lobbyistes de l'automobile poussent la Commission à ne rien faire ou seulement à agir sur les autres, comme le carburant ou les conducteurs. Mais si la Commission a le courage de réglementer les constructeurs eux-mêmes, la prochaine étape arrive - la stratégie est de retarder et d'affaiblir".

Dans le milieu des années 1990 les constructeurs automobiles ont fait pression avec succès contre des valeurs d'émissions contraignantes, proposant à la place un régime volontaire. L'industrie n'a pas atteint son objectif, mais elle a réussi à retarder des objectifs contraignants pour une décennie.

En 2008, la Commission a finalement réglementé les émissions de CO2, mais les objectifs ont été retardés de trois ans et relevés de 10g/km avec des

réductions d'émissions prétendument dues aux agrocarburants. Quelques années plus tard, les lobbyistes ont persuadé le commissaire allemand à l'industrie, Günter Verheugen, d'affaiblir la réglementation en comptant pour double les voitures électriques, puis en recrutant la chancelière allemande Angela Merkel en lobbyiste pour retarder davantage la valeur cible jusqu'en 2021.

Après avoir affaibli les règlements, la stratégie actuelle des constructeurs automobiles est de contourner les règles en biaisant les règles d'essai. Dans le cas du CO2, la manipulation des tests leur a permis de respecter moins de la moitié des réductions d'émissions obtenues dans les tests de laboratoire par rapport à la route. Cela leur a permis d'économiser environ 7 milliards € pour ne pas avoir à adapter la technologie aux voitures - mais cela a coûté aux conducteurs cinq fois ce montant avec des factures de carburant plus élevées.

Jos Dings ajouté : "L'initiative Mieux Légiférer par la Commission devrait consacrer autant de temps à regarder le contournement systématique des réglementations environnementales par les entreprises qu'elles en passent à trouver des façons d'économiser de l'argent."

Link to CEO report on auto lobbying:
<http://bit.ly/1PQebjm>

Les constructeurs européens confrontés à "la fin du diesel"

Le "Dieselgate" a incité les constructeurs automobiles européens à repenser leur engagement vis à vis du diesel et cette semaine, Volkswagen a annoncé des plans pour intensifier le développement de voitures électriques et hybrides plug-in. VW veut aussi produire des véhicules plus petits utilisant de l'essence à la place du diesel. Pourtant, les constructeurs européens de l'ACEA ont mis en garde que l'abandon du diesel peut compromettre "l'un des piliers essentiels pour l'accomplissement des objectifs de CO2 futurs."

La revendication de l'ACEA selon laquelle l'Europe a besoin de la technologie diesel dans ses flottes de véhicules pour atteindre les objectifs climatiques et énergétiques est contestée depuis longtemps. En Europe les voitures diesel ont tendance à être beaucoup plus grandes et plus puissantes que les autres voitures, avec le résultat qu'elles émettent autant que les véhicules à essence.

Les constructeurs européens négligent également d'autres technologies au profit du diesel, en dépit de sa pollution nocive de l'air. Les véhicules hybrides à essence émettent 92 g de CO2/km en moyenne en 2013, comparativement à 127g/km de CO2 pour la voiture diesel moyenne, selon le Conseil International des Transports Propres (ICCT).

Même l'écart d'efficacité du diesel avec les véhicules à essence diminue, selon l'Agence Européenne pour l'Environnement. En 2013, les émissions moyennes de CO2 des véhicules diesel et essence ont diminué respectivement de 4,6g de



CO2/km et 5,3g de CO2/km, par rapport à 2012, ce qui signifie que l'écart de rendement entre les nouvelles voitures à essence et diesel était seulement de 1,55g de CO2/km en faveur du diesel. En 2000, la différence entre les émissions des véhicules diesel et essence était de 17,1g de CO2/km.

En fait, l'analyse par T&E des émissions dans le monde réel des voitures vendues en 2014 met les véhicules diesel "à 170g/km et les voitures à essence à seulement 168 g/km" - un écart de 2g/km en faveur de l'essence.

Bien que le résultat ait été affecté par des différences dans la segmentation du marché - les

voitures diesel sont plus grosses - il montre que dans le monde réel les avantages du diesel sont moindres que ceux revendiqués par rapport aux voitures à essence.

Les constructeurs automobiles sont également au courant que la part de marché des voitures diesel en Europe a atteint un sommet en 2011. Cette année le diesel a représenté 55,2% de la flotte de véhicules nouvellement enregistrés, comparativement à 52,5% en 2013, selon l'AEE.

Link to 2013 EEA report on car CO2:
<http://bit.ly/10UQnYr>

OPINION

Avec l'Autogate encore beaucoup de larmes sont à venir



Ceci est ma modeste tentative d'ajouter quelque chose pour comprendre le scandale de l'Autogate qui a explosé comme une bombe le 18 septembre, depuis quatre semaines intenses. C'est parti.

By Jos Dings
T&E director

Premièrement, à propos de l'industrie.

Toutes les preuves que nous avons réunies nous ont amené à dire que cette affaire est la pointe de l'iceberg. On pouvait s'attendre à ce que l'industrie dépeigne cela comme le contraire - un incident isolé pour lequel quelques ingénieurs voyous de bas niveau étaient responsables.

Inutile de dire, je pense, que ma lecture se révélera plus proche de la vérité. L'ACEA, organisme de l'industrie, a même écrit aux ministres pour dire qu'ils "comprennent que les États-Unis veulent contester le rôle de leadership que les fabricants européens ont pris à l'échelle mondiale avec cette [Diesel] technologie". Malheureusement, cette ligne a un certain nombre de partisans - notamment en Allemagne, dois-je ajouter. Mais pour beaucoup d'autres, dominer par la tricherie semble une ligne assez audacieuse à suivre. Pour moi, ce cocktail de déni, de croyance quasi-religieuse dans une seule technologie, la réduction au silence des dénonciateurs et le fait de compter sur un soutien politique inconditionnel a joué un rôle dans la création de ce gâchis ; si cela

ne change pas, je prévois que cette crise va durer beaucoup plus longtemps que nécessaire.

Deuxièmement, à propos de la technologie diesel. En Europe, une voiture vendue sur deux l'a été avec un moteur diesel ; en dehors de l'Europe, une sur 20. Et ceci est fondamental. Nous devons accepter que le diesel est mort comme produit d'exportation. Et cesser de prétendre que l'atteinte des objectifs de réduction du CO2 passe par le diesel. N'oublions pas qu'une voiture diesel coûte 2.000 € de plus que d'une essence. Et qu'est-ce que vous obtenez pour cela ? 10-15% moins de CO2 et une pire qualité de l'air, alors que pour les mêmes 2.000 €, vous pouvez faire une voiture avec au moins 30% d'économie d'essence, sans compromis sur la qualité de l'air.

Les constructeurs automobiles européens aiment à dire qu'ils veulent que les notions de "coût-efficacité" et de "neutralité technologique" soient les principes fondamentaux pour l'élaboration des politiques. Il est incroyablement de voir comment tout cela s'évapore rapidement quand on parle de mettre fin aux privilèges fiscaux du diesel par rapport à l'essence. La Belgique et la France, deux bastions du "65% diesel", ont annoncé l'égalisation des taxes sur les carburants essence et diesel au cours des prochaines années. Là encore, l'Allemagne s'isole de plus en plus en se cramponnant au diesel. Je voudrais avoir une machine à parcourir le temps qui pourrait nous montrer comment en 2030 la Silicon Valley et la Chine auront intégré les voitures électriques et comment et pourquoi l'Allemagne a raté ce virage.

Troisièmement, sur le rôle que nos plus chers États membres ont joué. Pourquoi diable avons-

nous attendu une décennie pour que les américains nous disent que nos voitures sont hors course - avec un coût énorme pour la santé de notre population -, sans mentionner le rôle de l'industrie automobile ? La réponse est simple. Les États membres voulaient que l'UE approuve les modèles de voitures produites par leur "propre" industrie. Mais ils ont refusé toute obligation de vérification de la conformité des véhicules qu'ils ont approuvé. Et ils ne veulent sûrement pas que tout autre État membre puisse avoir le pouvoir de rappeler les voitures qu'ils ont approuvé, ou donner une amende à "leurs" constructeurs si quelque chose n'est pas conforme.

Et devinez quoi? Pas une seule autorité nationale d'homologation n'a fait sérieusement toutes les vérifications sur les véhicules qu'elle a approuvé, même si toutes savaient qu'il y avait quelque chose de très mauvais dans la performance de NOx de presque toutes les voitures diesel.

Il en était de même avec les banques. Dans les années 1990, les États membres ont voté à l'échelle européenne la libre circulation des capitaux - mais, bien sûr, ils se sont opposés à une échelle européenne de la police de ce marché des capitaux. Seulement quand le système s'est effondré en 2008 ont-ils pu imaginer une Autorité Bancaire Européenne. Remplacer "capital" par "voitures" et "2008" par "2015" ; je suis curieux de voir si l'Allemagne verra aussi l'analogie et poussera pour une Autorité Routière Européenne. Mais quelque chose me dit que beaucoup plus de larmes devront être versées en premier.



Les patrons de l'automobile "personnellement responsables" des morts

Quelques jours avant que le scandale Volkswagen soit public, les défenseurs de l'environnement en Allemagne se sont confrontés à Angela Merkel avec le message "le diesel tue !", lorsque la chancelière allemande a ouvert le salon de l'automobile de Francfort (IAA).

Membre allemand de T&E Deutsche Umwelthilfe (DUH) a présenté une voiture gonflable de 13 mètres de long avec son nuage de gaz d'échappement. Elle a été conçue pour mettre en évidence la constatation que la plupart des nouvelles voitures diesel ne parviennent pas à respecter les normes de qualité de l'air qu'elles auraient du remplir avant le 1er septembre et que les voitures annoncées comme propres enfreignent les limites de qualité de l'air, parfois jusqu'à 25 fois la quantité permise. DUH a accusé les dirigeants de Daimler Volkswagen et BMW d'être "personnellement conjointement responsables" de 10.000 décès prématurés causés chaque année par la pollution de l'air des moteurs diesel

Link to DUH campaign:
<http://bit.ly/1RMum2B>

charges élevées du moteur". L'un des pires écarts était sur la Ford Mondeo, qui venait d'être nommée par l'Europe "la voiture de l'année."

En Mars 2013, T&E publié Mind the Gap (Attention à l'écart), qui a mis en évidence 20 façons des "créatifs" constructeurs automobiles de réinterpréter les procédures de test. Les émissions dans le monde réel étaient en moyenne 19-28% plus élevées que les chiffres officiels. Mind The Gap a été depuis mis à jour.

Plus tôt cette année T&E a publié de nouvelles données montrant que chaque grand constructeur vend des voitures diesel qui ne respectent pas les limites de pollution de l'air de l'UE dans les conditions de conduite réelles. Un test sur 23 nouveaux véhicules diesel a montré que seulement trois sont conformes aux émissions Euro-6 standard pour les oxydes d'azote (NOx), la nouvelle voiture moyenne émettant plus de cinq fois la quantité de polluants autorisés, avec une Audi diesel émettant 22 fois la limite européenne de NOx.

Link to T&E's first report on cycle beating:
<http://transenv.eu/1VWTQZ>



Des tests par sondage annoncés au niveau national et européen

En réponse au scandale Volkswagen, plusieurs gouvernements européens ont lancé leurs propres enquêtes, avec les encouragements de la Commission. La France a ouvert une enquête sur le nombre de véhicules Volkswagen équipés de dispositifs d'invalidation qui ont été vendus sur le territoire français ; le ministre de l'Environnement Ségolène Royal (photo) a dit qu'elle envisageait également d'éliminer progressivement l'avantage fiscal du diesel sur l'essence.

L'Italie a fait une enquête sur "les pratiques commerciales abusives" de VW, spécifiquement sur les diesels VW, Audi, Seat et Skoda qui ont été vendus comme répondant aux normes qui ne pouvait être atteintes qu'avec un dispositif de dévoiement des tests d'émissions. Le Royaume-Uni déclare qu'il va ré-exécuter des tests de laboratoire sur certains diesels et comparer les résultats avec les émissions du "monde réel". Le Premier ministre David Cameron a déclaré que son gouvernement pourrait mettre fin aux subventions pour les voitures diesel.

Le ministre allemand des transports Alexander Dobrindt a demandé à l'autorité nationale automobile d'évaluer toutes les voitures diesel VW. Pendant ce temps, un rapport du magazine automobile Auto Bild a trouvé un diesel BMW testé dans "le monde réel" avec des émissions 11 fois plus élevées que les données publiées. Ailleurs, l'Agence Américaine de Protection de l'Environnement s'intéresse à 28 autres véhicules diesel de différentes marques, parmi elles BMW, Chrysler, General Motors, Land Rover et Mercedes. Le ministère de l'environnement de la Chine déclare qu'il va enquêter sur les véhicules VW en vente en Chine. Les autorités de la Roumanie sont entrain de reclasser des voitures

Volkswagen comme plus polluantes et vont demander au constructeur automobile de payer des taxes plus élevées.



"La découverte des États Unis est vraiment embarrassante"

Un groupe de députés européens a demandé au commissaire à l'industrie Elzbieta Bieńkowska d'introduire des tests d'émissions plus stricts sans délai. Après avoir rencontré Bieńkowska, les députés ont dit que le scandale VW avait entamé la crédibilité du régime d'application réglementaire de l'UE. Quelqu'un a dit: "Que ce soit les États Unis et non pas nos agences de l'UE qui ont découvert cela est vraiment gênant." La faiblesse de la réglementation européenne a été mise en évidence par une enquête auprès des organismes d'homologation de voitures nationales dans sept États membres de l'UE par le journal Financial Times. Il a montré que quatre (CZ / D / E / SK) n'ont jamais effectué des inspections pour les dispositifs d'invalidation, puisque la Commission les a déclarées illégales en 2007, deux (F / GB) ont refusé de commenter, et l'Italie a déclaré qu'elle avait effectué "certaines inspections". Le FT cite les autorités allemandes comme disant qu'elles ont pas le mandat pour effectuer des tests sur-la-route, seulement les procédures de tests en laboratoire.



Cycle-Beating and the EU Test Cycle for Cars

T&E a mis en évidence la manipulation des tests il y a 17 ans

La découverte que des logiciels spécialisés ont été utilisés pour manipuler les résultats de tests est à l'origine du scandale Volkswagen, mais T&E a mis en garde sur les divergences entre les données de consommation de carburant à partir des résultats d'essais officiels et celles du "monde réel" de conduite depuis 17 ans.

En Novembre 1998, T&E a publié une étude, Dévoisement des Tests et cycle de conduite européen pour les voitures, par l'économiste des transports suédois Per Kågeson. En utilisant les résultats des tests à partir des émissions d'échappement du module suédois ROTOTEST, Kågeson a conclu que "les constructeurs automobiles sont impliqués dans une quantité considérable de dévoiement des tests. Le résultat est des émissions très élevées d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'ammoniac aux

Bulletin
www.transportenvironment.org

The Bulletin is the official news sheet of Transport & Environment (T&E). It appears 10 times a year.

TRANSPORT & ENVIRONMENT
2nd floor, 18 Square de Meeûs, 1050 Brussels, Belgium
Tel: +32 2 893 0841 / Fax: +32 2 893 0842
info@transportenvironment.org

CO-EDITORS
Eoin Bannon and Chris Bowers
editor@transportenvironment.org
Tel & fax: +44 1273 813331


T&E gratefully acknowledges funding support from the European Commission

Traduction française

