


Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2016/2215(INI)
Procédure terminée	
Enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile	
Voir aussi 2016/2908(RSP)	
Sujet	
3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux	
Parlement européen	DG de la Commission
Commission européenne	Mobilité et transports
	Commissaire
	BIEŃKOWSKA Elzbieta

Evénements clés			
06/10/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
28/02/2017	Vote en commission		
02/03/2017	Dépôt du rapport de la commission	A8-0049/2017	Résumé
04/04/2017	Débat en plénière		
04/04/2017	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2016/2215(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Commission spéciale/d'enquête
	Voir aussi 2016/2908(RSP)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 208
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	EMIS/8/07666

Portail de documentation					
Projet de rapport de la commission		PE595.427	05/12/2016	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0049/2017	02/03/2017	EP	Résumé

La commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile a adopté le rapport préparé par GIESEKE (EPP, DE) et Gerben-Jan GERBRANDY (ALDE, NL) sur l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile.

Pour rappel, le 17 décembre 2015, le Parlement européen a décidé de constituer une commission d'enquête chargée d'examiner les allégations d'infraction au droit de l'Union ou de mauvaise administration dans l'application de celui-ci en ce qui concerne la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile.

La commission d'enquête a adopté les conclusions suivantes :

Essais en laboratoire et émissions en conditions de conduite réelles: le rapport se penche sur les écarts observés entre les émissions de dioxyde d'azote provenant de véhicules diesel mesurées en laboratoire et celles mesurées dans des conditions réelles d'utilisation.

Les députés estiment que les technologies de contrôle des émissions (ECT) existantes lors de l'adoption des valeurs limites d'émissions de NOx Euro 5 et Euro 6 permettaient dorénavant déjà aux véhicules diesel de se conformer aux valeurs limites d'émissions de NOx Euro 5 et Euro 6 (fixées respectivement à 180 mg/km et 80 mg/km), au moment de l'entrée en vigueur de chaque norme, et ce dans des conditions de conduite réelles et non uniquement en laboratoire.

Si certains constructeurs automobiles ont opté pour l'utilisation d'une technologie qui ne respecte les valeurs limites d'émissions que lors des essais en laboratoire, les raisons ne sont pas techniques, mais bien économiques.

En janvier 2011, la Commission a lancé le groupe de travail «Émissions en conditions de conduite réelles - Véhicules utilitaires légers» (RDE-LDV). L'essai RDE a été approuvé par le Comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) le 28 octobre 2015.

Les députés estiment que la Commission n'a pas utilisé tous les moyens à sa disposition pour faire avancer le processus décisionnel et assurer une adaptation rapide des essais de réception par type afin de refléter la réalité des émissions au niveau mondial. Elle aurait dû orienter le groupe de travail de sorte qu'il choisisse plus rapidement l'option des essais PEMS (système portable de mesure des émissions). De plus, l'absence de participation active des États membres dans le groupe de travail RDE-LDV relève de la mauvaise administration.

Les députés estiment que la proposition d'une valeur limite d'émissions de NOx inférieure pour les voitures diesel est soutenable étant donné qu'il existe des normes à l'international nettement plus strictes que les normes actuellement en vigueur dans l'Union européenne et que la technologie visant à réduire les émissions de NOx existe déjà.

En conclusion, la Commission aurait manqué de volonté politique et de prise d'initiative afin d'agir face à la gravité des fortes émissions de NOx et de donner la priorité à la protection de la santé des citoyens qui était en jeu.

Dispositifs d'invalidation: le rapport décrit les différentes stratégies utilisées en ce qui concerne les véhicules, qui pourraient suggérer l'utilisation de dispositifs d'invalidation interdits. Il aborde les problèmes répertoriés par l'enquête en ce qui concerne l'application effective de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation prévue dans le droit de l'Union.

Les dispositifs d'invalidation, en principe interdits par le règlement (CE) n° 715/2007, ne figuraient généralement pas parmi les origines envisagées des disparités entre les émissions de NOx mesurées en laboratoire et celles mesurées sur la route. Rien ne laissait soupçonner que ces dispositifs étaient réellement utilisés dans les véhicules de tourisme produits dans l'Union.

Contrairement à la pratique en vigueur pour les véhicules utilitaires lourds, les constructeurs automobiles n'étaient pas tenus de rendre publiques ou de justifier leurs stratégies de contrôle des émissions. Or, une telle obligation faciliterait le contrôle des dispositifs d'invalidation.

Le rapport constate que les États membres ont manqué à leur obligation légale de contrôler et de faire appliquer l'interdiction des dispositifs d'invalidation conformément au règlement (CE) n° 715/2007. Bon nombre d'entre eux n'ont pas cherché à mieux comprendre les importantes disparités entre les niveaux d'émissions mesurés en laboratoire et sur la route, en effectuant des essais supplémentaires.

De son côté, la Commission n'a pas rempli son obligation légale de surveiller l'application de l'interdiction des dispositifs d'invalidation alors qu'elle avait connaissance d'éventuelles pratiques illégales des constructeurs contrevenant au règlement (CE) n° 715/2007.

Réception par type et conformité en service: le rapport analyse le fonctionnement et les lacunes du système de réception par type des véhicules légers en ce qui concerne les émissions polluantes, tel qu'actuellement prévu dans le droit de l'Union, y compris les dispositions relatives à la conformité en service et à la surveillance du marché.

Aucun contrôle spécifique de l'Union pour la réception par type des véhicules n'est prévu dans le cadre actuel et les règles sont soumises à des interprétations diverses dans les différents États membres. Le niveau de compétence technique et les ressources humaines et financières varient également entre les autorités compétentes en matière de réception par type et les services.

Les députés estiment que les États membres auraient dû s'assurer que leurs autorités compétentes en matière de réception par type disposaient des ressources humaines et financières suffisantes pour effectuer des essais en interne. Ils auraient dû se pencher sur les conflits d'intérêts potentiels lorsque les services techniques proposent également des services de conseil aux constructeurs automobiles sur l'obtention de la réception par type.

De plus, ils n'auraient pas dû se baser sur des essais réalisés dans les laboratoires agréés des constructeurs automobiles sous la surveillance de services techniques.

De son côté, la Commission aurait dû assumer un plus grand rôle de coordination afin de garantir l'application uniforme de la législation de l'Union en matière de réception par type.

Application et sanctions: le rapport souligne les problèmes dans la mise en œuvre du cadre législatif de l'Union relatif aux émissions des véhicules utilitaires légers, y compris en ce qui concerne les sanctions définies par les États membres.

Les députés relèvent que les États membres n'ont appliqué ni sanctions financières ni sanctions juridiques à l'encontre des constructeurs automobiles à la suite de l'affaire des émissions.

Aucune initiative contraignante visant à rappeler ou à mettre en conformité les véhicules non conformes n'a été prise, et aucune réception par type n'a été retirée. Lorsque des rappels ou des mises en conformité ont été effectués, il s'agissait d'une initiative volontaire des constructeurs automobiles, prise à la suite de pressions publiques et politiques.

Les enquêtes nationales ont montré que la plupart des véhicules diesel semblaient utiliser des stratégies d'invalidation. L'inaction des autorités

des États membres à cet égard constitue une infraction au droit de l'Union.

D'une manière générale, les députés estiment que les États membres ont manqué aux obligations qui leur incombent en ce qui concerne la mise en œuvre de la législation de l'Union sur les émissions des véhicules dans le cadre du système actuel.