

Procedure file

Informations de base		
RSP - Résolutions d'actualité	2019/2670(RSP)	Procédure terminée
Développements récents du scandale "Dieselgate"		
Sujet		
3.60.02 Industrie pétrolière, carburants		
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile		

Acteurs principaux	
Parlement européen	

Evénements clés			
25/03/2019	Débat en plénière		
28/03/2019	Résultat du vote au parlement		
28/03/2019	Décision du Parlement	T8-0329/2019	Résumé
28/03/2019	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2019/2670(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Résolution sur déclaration
Base juridique	Règlement du Parlement EP 132-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation					
Proposition de résolution		B8-0222/2019	28/03/2019	EP	
Proposition de résolution		B8-0223/2019	28/03/2019	EP	
Proposition de résolution		B8-0224/2019	28/03/2019	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0329/2019	28/03/2019	EP	Résumé
Proposition de résolution commune		RC-B8-0223/2019	28/03/2019		
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)445	27/08/2019	EC	

Développements récents du scandale "Dieselgate"

Le Parlement européen a adopté par 301 voix pour, 181 contre et 42 abstentions, une résolution relative aux développements récents du scandale du «dieselgate».

Les députés ont noté que la question de l'empreinte que laisseront les véhicules à moteur diesel très polluant n'a été que très peu abordée, alors que ces véhicules continueront à avoir un effet néfaste sur la qualité de l'air pendant de nombreuses années si la Commission et les

États membres ne prennent pas de mesures coordonnées efficaces pour réduire les émissions polluantes provenant de ces véhicules. Ils ont rappelé que le Parlement avait demandé à la Commission de présenter un rapport complet sur les mesures prises par la Commission et les États membres en réponse aux conclusions et aux recommandations de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile («commission EMIS»). Le Parlement a déploré que le courrier de la commissaire pour le marché intérieur, l'industrie, l'entrepreneuriat et les PME ne tienne pas compte des conclusions de la commission EMIS.

Entrave au travail de la commission EMIS

Les députés ont rappelé que, le 12 octobre 2018, le Médiateur européen a fait droit à la plainte d'un député au Parlement européen en estimant que le refus de la Commission d'accorder l'accès du public à toutes les positions des représentants des États membres en matière d'information environnementale constituait un cas de mauvaise administration. Ils ont souligné que cette réticence de la Commission a considérablement ralenti les travaux de la commission EMIS.

Le Parlement a invité la Commission à :

- transmettre sans délai un rapport complet, approuvé par l'ensemble du collège, au Parlement, portant non seulement sur les recommandations mais aussi sur le cours de l'enquête parlementaire, à savoir les conclusions de la commission EMIS, et notamment les cas de mauvaise administration et d'infraction au droit communautaire ;

- accorder un accès sensiblement plus large aux procès-verbaux des réunions des comités techniques en général et à son comité technique pour les véhicules à moteur en particulier.

Rappel de véhicules

Le Parlement a invité la Commission à publier des lignes directrices sur les rappels de véhicules, détaillant comment les véhicules concernés par le rappel devraient être mis en conformité avec les réglementations européennes pertinentes, y compris par des mises en conformité matérielles lorsque les mises à jour logicielles ne permettent pas de garantir le respect des limites d'émission. Il a noté que le document d'information de la Cour des comptes du 7 février 2019 consacré à la réaction de l'Union au scandale du «dieselgate» soulignait que l'effet des rappels de véhicules en cours sur les émissions de NOx était limité, tout comme celui des mises à jour logicielles effectuées dans ce but.

Les campagnes de rappel des États membres ne concernent qu'un nombre limité de voitures des marques suivantes: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel et Suzuki. La Commission a été invitée à inclure dans les lignes directrices des mesures visant à garantir que les véhicules très polluants ne restent pas en circulation sur le marché de l'occasion, y compris dans d'autres États membres ou des pays tiers.

Modification des essais qui reflètent des niveaux réels d'émission (RDE)

Le Parlement s'est félicité de l'arrêt de la CJUE du 13 décembre 2018 concluant que la Commission n'a pas le pouvoir de modifier, dans le cadre du deuxième paquet RDE, les limites d'émission de NOx fixées par la norme Euro 6. La CJUE a également estimé que la Commission n'avait pas fourni d'explication technique suffisante pour justifier la nécessité d'adapter les limites d'émissions de NOx par l'introduction de facteurs de conformité. Les limites d'émission de NOx fixées par la norme Euro 6 doivent être respectées dans des conditions normales d'utilisation et la responsabilité de la Commission consiste à concevoir des essais RDE qui reflètent des niveaux réels d'émission.

Le Parlement s'est référé à la décision du Tribunal de l'Union européenne, le 13 décembre 2018, qui a décidé de confirmer les mesures prises par les villes de Paris, Bruxelles et Madrid et d'annuler partiellement le règlement (UE) 2016/646 de la Commission, qui fixe des limites trop élevées pour les émissions d'azote des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs.

Il a noté que, le 22 février 2019, la Commission a décidé de former un pourvoi contre cet arrêt, ce qui pourrait retarder la date fixée par le Tribunal pour le maintien des facteurs dits de conformité.

Le Parlement a invité la Commission à se conformer aux valeurs limites d'émission en vigueur, qui doivent être respectées en conditions de conduite réelles, et à ne pas introduire de nouveaux coefficients de correction (autrement dit des facteurs de conformité) pour assouplir ces valeurs limites réglementaires. À cet égard, les députés ont noté que le président Juncker a proposé de réviser le règlement (UE) n°182/2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission, afin d'obliger les États membres à rendre plus transparentes les positions qu'ils adoptent au niveau des commissions. Étant donné qu'il s'agit là d'un des nombreux dossiers bloqués au Conseil, le Parlement a invité le Conseil à adopter d'urgence une approche générale sur la proposition de directive.

Procédures d'infraction

Le Parlement a invité la Commission à poursuivre ses travaux dans le cadre de la première phase des procédures d'infraction engagées contre l'Allemagne, le Luxembourg, le Royaume-Uni et l'Italie à démettre des avis motivés, notant que, malgré le lancement de ces procédures il y a plus de deux ans, la Commission n'a pas encore dépassé le stade de la demande d'informations complémentaires aux États membres à travers de nouvelles lettres de mise en demeure.

Responsabilités de la Commission

Le Parlement a invité les États membres à prendre d'urgence les mesures nécessaires pour rappeler ou retirer du marché le grand nombre de véhicules très polluants et à coopérer avec la Commission pour élaborer une approche commune des rappels sur la base des lignes directrices de la Commission. Il a également invité les États membres et les constructeurs automobiles à coordonner les mises en conformité obligatoires pour les véhicules à moteur diesel non conformes, notamment par l'installation de systèmes de réduction catalytique sélective, afin de réduire les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et de rendre le parc automobile existant plus écologique. Le coût de ces mises en conformité devrait être à la charge du constructeur automobile concerné.

Le Parlement a estimé que la diversité d'approches des États membres pour les programmes de rappel et de décharge de véhicules nuit aux intérêts des consommateurs, à la protection de l'environnement, à la santé publique et au fonctionnement du marché intérieur. Les députés ont noté qu'aux États-Unis, où le système des actions de groupe est bien établi, les victimes du Dieselgate ont reçu une indemnisation comprise entre 5000 USD et 10000 USD, alors que les Européens attendent, eux, toujours une indemnisation appropriée.

Ils ont également invité les États membres à :

- garantir l'efficacité des activités de surveillance du marché et à tester les véhicules en circulation au-delà des paramètres RDE afin de s'assurer que les constructeurs n'optimisent pas les véhicules pour ces essais RDE, en utilisant leurs propres équipements ;

- empêcher les constructeurs automobiles d'exploiter de nouvelles lacunes dans le cadre de la procédure d'essai en laboratoire harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), afin de réduire leurs émissions de CO₂;
- adapter les taxes sur les véhicules et les incitations fiscales sur les valeurs du système WLTP, en respectant le principe selon lequel le système WLTP ne devrait avoir aucune incidence négative sur les consommateurs.