

Recommandation à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile

2016/2908(RSP) - 04/04/2017 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une recommandation à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile.

Dans le prolongement du [rapport final](#) de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (EMIS), le Parlement a formulé les recommandations suivantes :

Essais en laboratoire et émissions en conditions de conduite réelles: le Parlement a demandé l'**adoption rapide des 3e et 4e paquets** relatifs aux émissions en conditions de conduite réelles (RDE). À cet égard, les spécifications des procédures d'essai et d'évaluation devraient inclure un **large éventail de conditions de conduite**, dont la température, la charge du moteur, la vitesse du véhicule, l'altitude, le type de route et d'autres paramètres qui peuvent être rencontrés en cas de conduite d'un véhicule dans l'Union.

La Commission a été invitée à:

- modifier sa structure interne pour que **le portefeuille d'un commissaire (et d'une direction générale) unique** couvre à la fois la législation sur la qualité de l'air et les politiques de réduction des sources d'émissions polluantes;
- veiller à ce que le **Centre commun de recherche (JRC)** dispose des ressources humaines, de l'expertise technique et de l'autonomie suffisantes de façon à préserver son expérience en ce qui concerne la technologie relative aux véhicules et aux émissions et les essais des véhicules;
- présenter des propositions visant à introduire des **inspections environnementales au niveau de l'Union** afin de surveiller le respect des normes environnementales des produits;
- poursuivre ses travaux sur **l'amélioration de la performance des systèmes PEMS** (système portable de mesure des émissions) afin d'en améliorer la précision.

Les listes des participants et les procès-verbaux des réunions des **comités** du type prévu par la comitologie devraient être publiés.

Dispositifs d'invalidation: les procédures d'essai de réception des véhicules et de conformité en service devraient intégrer un certain degré d'imprévu afin de garantir la conformité d'un véhicule tout au long de son cycle de vie. Les conditions d'essai devraient permettre de **faire varier de manière non prévisible les conditions normales** (notamment la température ambiante, le schéma de vitesse, la charge du véhicule et la durée de l'essai) afin de détecter d'éventuels dispositifs illégaux d'invalidation.

De plus, la Commission et les États membres devraient établir des **programmes de suivi du parc à distance** en recourant à des dispositifs de télédétection en bord de route et/ou à des capteurs intégrés afin de suivre la performance environnementale du parc en service et de détecter d'éventuelles pratiques illégales.

Réception par type et conformité en service: le Parlement a demandé l'adoption rapide de la [proposition de règlement](#) relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques afin qu'elle puisse entrer en vigueur au plus tard en 2020. Il a plaidé pour un système d'homologation plus complet et coordonné et pour un **renforcement de la surveillance du marché**, fondé

sur des règles clairement définies et une répartition plus claire des responsabilités dans le nouveau cadre européen de réception par type.

La surveillance par l'Union au sein du nouveau cadre européen devrait entraîner de **nouveaux essais de véhicules** déjà mis à disposition sur le marché afin de vérifier qu'ils sont conformes à la législation applicable. Les députés ont proposé **qu'au moins 20% des nouveaux modèles** de voitures particulières mis sur le marché de l'Union chaque année, ainsi qu'un nombre représentatif d'anciens modèles, fassent l'objet d'essais aléatoires de surveillance du marché.

Le Parlement a insisté pour que les autorités nationales compétentes veillent systématiquement à la conformité de la production et à la conformité en service des véhicules, avec une coordination et une supervision au niveau de l'Union. Il a demandé le **financement adéquat et indépendant** de la réception par type, de la surveillance du marché et des activités des services techniques.

Application et sanctions: la Commission devrait i) engager des procédures d'infraction à l'encontre des États membres qui n'ont pas pris de mesures de surveillance effective du marché ; ii) pouvoir infliger aux constructeurs automobiles des **amendes administratives** et ordonner des mesures correctives en cas de non-conformité des véhicules. Le produit de ces amendes devrait aller à des projets de l'Union dans le domaine de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement.

Droits des consommateurs: les consommateurs affectés par le scandale du «dieselgate» devraient recevoir des **compensations financières** de la part des constructeurs automobiles concernés. La Commission devrait également proposer des règles pour un **système collectif de recours harmonisé** dans l'UE qui permettrait aux consommateurs d'engager des actions conjointes pour faire valoir leurs droits.

Véhicules propres: le Parlement a demandé de progresser dans la réalisation des objectifs en matière de décarbonisation et de qualité de l'air, notamment en encourageant le **passage du parc automobile à l'électrique** ou à des motorisations de substitution. Il a invité la Commission à réexaminer la directive (2014/94/UE) sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et à proposer un projet de règlement concernant les normes CO2 pour les automobiles commercialisées à partir de 2025.

La Commission a été invitée à présenter au Parlement **un rapport complet** sur les mesures prises par la Commission et les États membres pour donner suite aux conclusions aux recommandations de la commission d'enquête dans un délai de 18 mois et régulièrement par la suite.