

# Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)

2019/0101(COD) - 20/07/2020 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Esther de LANGE (PPE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, exerçant ses prérogatives en tant que commission associée, a également donné son avis sur ce rapport.

La proposition législative concerne l'introduction de facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité du véhicule aux limites d'émissions Euro 6 fixées dans la législation de l'Union lors de la réalisation des essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE). Cette proposition fait suite à l'arrêt rendu par le Tribunal de l'Union européenne en décembre 2018 selon lequel les facteurs de conformité pour l'immatriculation par type de véhicule conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil n'auraient pas dû être introduits au moyen de la procédure de comitologie mais suivant la procédure législative ordinaire.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifié la proposition de la Commission comme suit :

## ***Facteur de conformité***

Les députés proposent de rétablir des facteurs de conformité composés de l'obligation de conformité du véhicule aux limites d'émission contraignantes définies par le règlement (CE) n° 715/2007 et d'une marge d'erreur résultant d'incertitudes statistiques et techniques des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). Le rapport introduit des amendements afin de préciser que le facteur de conformité se compose des limites d'émission et d'une marge d'erreur liée au dispositif.

La Commission devrait examiner continuellement ce facteur de conformité au regard du progrès technique et le corriger à la baisse tous les ans en s'appuyant sur les évaluations réalisées par le Centre commun de recherche (JRC). Le facteur devrait être progressivement réduit jusqu'à cesser de s'appliquer, d'ici le 30 septembre 2022.

La Commission pourrait adopter des actes délégués le 1<sup>er</sup> juin 2021 au plus tard, pour compléter le règlement afin :

- d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles dans des conditions normales d'utilisation, notamment la température et les conditions limites,
- d'atténuer la variation de la valeur de référence et de régler le problème des pics nocifs d'émission de particules résultant du nettoyage des filtres, en tenant compte de tous les éléments de normalisation élaborés par le Comité européen de normalisation (CEN) et en s'appuyant sur les meilleurs équipements disponibles.

## ***Proposition post-Euro 6***

Afin de progresser sur la voie de l'adoption des futures valeurs limites d'émission (post-Euro 6) et de l'amélioration de la qualité de l'air pour les citoyens de l'Union, les députés ont invité la Commission à présenter, s'il y a lieu, une proposition législative à cet effet au plus tard en juin 2021, comme elle l'a annoncé dans le «pacte vert pour l'Europe».

Afin d'encourager les constructeurs à adopter une démarche volontariste en faveur de l'environnement, les députés ont insisté pour que les innovations technologiques destinées à absorber le NOx soient testées, quantifiées et prises en compte dans la révision ultérieure des normes Euro.

### ***Véhicules diesel***

Les députés ont rappelé que suite aux violations récentes du cadre juridique existant par les constructeurs, les consommateurs n'ont pas été indemnisés de manière satisfaisante. Même dans les cas où une indemnisation a été accordée, les véhicules n'ont que rarement été mis en conformité avec les normes Euro 5 et Euro 6.

Étant donné que le nombre de plus en plus important d'interdictions de circuler en véhicule diesel dans les villes européennes affecte la vie quotidienne des citoyens, les députés ont suggéré des mesures de compensation consistant i) à équiper les véhicules non conformes de la technologie adaptée de traitement des gaz d'échappement («modification du matériel») ou, ii) à offrir des primes de conversion dans le cas où le consommateur souhaite échanger un véhicule acheté contre un modèle plus propre.