

Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)

2019/0101(COD) - 17/09/2020 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 485 voix pour, 169 contre et 42 abstentions, des amendements du Parlement européen, adoptés le 17 septembre 2020, à 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 question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles.

Pour rappel, la proposition de la Commission vise réintroduire des exemptions légales (via un facteur de conformité) concernant les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) pour les véhicules testés dans des conditions de conduite réelles, afin de respecter l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 13 décembre 2018.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Facteur de conformité

Afin de traiter les incertitudes techniques liées aux mesures obtenues via des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS), qui mesurent les émissions des moteurs en cours d'utilisation, la Commission a introduit le «facteur de conformité» - qui permet aux émissions plus élevées mesurées dans des conditions de conduite réelles de prendre en compte une marge d'erreur.

Les députés ont introduit des amendements afin de préciser que le facteur de conformité devrait s'appliquer pendant une période de transition et être assorti d'une marge correspondant à l'incertitude de mesure supplémentaire liée à l'introduction des PEMS.

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). Après un abaissement immédiat de 1,43 à 1,32, 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^{er} 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.

Les députés ont également souligné que le constructeur devrait également garantir la fiabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et s'efforcer de réduire le risque de vol ou de dégradation desdits dispositifs.

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, le Parlement a 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

Le Parlement a 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.

Le Parlement a rappelé que le rapport sur la qualité de l'air de 2019 publié par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estime qu'en 2016, l'exposition à long terme à la pollution atmosphérique a été responsable de plus de 506.000 décès prématurés dans l'EU-28. Le transport routier reste la principale source d'émissions de NOx dans l'EU-28 en 2017, avec une part d'environ 40 % des émissions totales de NOx de l'Union, et que près de 80% des émissions totales de NOx du transport routier sont générées par des véhicules à moteur diesel.