

Informations de base	
2015/2865(RSP) RSP - Résolutions d'actualité Résolution sur la mesure des émissions dans le secteur automobile Subject 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 4.60.02 Information du consommateur, publicité, étiquetage	Procédure terminée

Acteurs principaux		
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	BIEŃKOWSKA Elżbieta

Evénements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
06/10/2015	Débat en plénière		
27/10/2015	Décision du Parlement	T8-0375/2015	Résumé
27/10/2015	Résultat du vote au parlement		
27/10/2015	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2015/2865(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Débat ou résolution sur question orale/interpellation
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 142-p5
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Proposition de résolution		B8-1075/2015	21/10/2015	

Proposition de résolution		B8-1076/2015	21/10/2015	
Proposition de résolution		B8-1077/2015	21/10/2015	
Proposition de résolution		B8-1079/2015	21/10/2015	
Proposition de résolution		B8-1078/2015	27/10/2015	
Proposition de résolution		B8-1080/2015	27/10/2015	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0375/2015	27/10/2015	Résumé
Commission Européenne				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2016)67	15/03/2016		

Résolution sur la mesure des émissions dans le secteur automobile

2015/2865(RSP) - 27/10/2015 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 493 voix pour, 45 contre et 25 abstentions, une résolution sur la mesure des émissions dans le secteur automobile.

Le texte adopté en plénière avait été déposé en tant que résolution commune par les groupes PPE, S&D, ALDE et Verts/ALE.

Rappelant les avis d'infraction aux règles en matière de pollution émis à l'encontre de «Volkswagen» aux Etats-Unis, le Parlement a **condamné fermement toute fraude commise par les constructeurs automobiles** et a demandé aux entreprises d'assumer la pleine **responsabilité de leurs actes** et de coopérer pleinement avec les autorités dans le cadre des enquêtes que celles-ci pourraient mener. Il a exigé, lorsque des dispositifs d'invalidation sont décelés, que les autorités des États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation et appliquent les **sanctions** appropriées conformément à la [directive 2007/46/CE](#) et au [règlement \(CE\) n° 715/2007](#).

Rappelant que l'industrie automobile était l'un des principaux facteurs de croissance et d'innovation, et qu'elle contribuait à l'emploi dans un nombre important d'États membres, les députés ont estimé que le scandale actuel risquait de nuire à la réputation et à la compétitivité du secteur dans son ensemble si aucune mesure décisive n'était prise.

Consommateurs et salariés : le Parlement a déploré que des millions de consommateurs aient été trompés ou induits en erreur par de fausses informations concernant les émissions de leurs véhicules. Il a jugé essentiel que la Commission et les États membres **restaurent rapidement la confiance des consommateurs grâce à des mesures concrètes**. Les députés ont également manifesté leur **solidarité avec les salariés concernés**, soulignant que ces derniers ne devraient pas faire les frais des manipulations mises en œuvre pour fausser les dispositifs de mesure des émissions.

Enquêtes : le Parlement a salué les enquêtes en cours, dans plusieurs États membres et dans d'autres pays du monde, concernant la manipulation des résultats des émissions des véhicules lors des essais. Il a soutenu l'appel lancé par la Commission encourageant les autorités nationales de surveillance à mener des contrôles poussés sur une grande variété de marques et de modèles de véhicules. Il a souligné l'importance de **mener ces enquêtes avec transparence et efficacité, en tenant compte de la nécessité d'informer les consommateurs directement concernés par les défauts de conformité**. La Commission a été invitée à faire rapport par écrit au Parlement sur les résultats de ces enquêtes avant le 31 mars 2016.

Cycle d'essai pour la mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles : le Parlement a demandé à la Commission d'adopter et de **faire appliquer sans plus tarder ce nouveau cycle d'essai** et de garantir son entrée en vigueur à des fins réglementaires. Notant que selon les projets actuels de la Commission, les essais de mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles seraient utilisés uniquement pour les émissions de NOx, les députés ont demandé que ces essais soient mis en œuvre **pour tous les polluants**.

Le Parlement s'est également félicité du [rapport sur la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers](#), adopté par la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire du Parlement européen le 23 septembre 2015, en particulier de la demande faite à la Commission de mettre en place un essai de mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles pour tous les véhicules réceptionnés ou immatriculés à partir de 2015 afin de garantir que l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions.

Réception des véhicules : le régime actuel de réception de l'Union ne permet pas à la Commission ou aux autorités d'un État membre de réexaminer la réception ou le certificat de conformité de véhicules, de rappeler des véhicules ou de suspendre leur mise sur le marché s'ils sont réceptionnés par un autre État membre.

Le Parlement a invité la Commission à procéder à **une refonte du système actuel de réception des véhicules** afin de garantir que la réception et les certificats délivrés par les autorités nationales compétentes puissent être vérifiés de manière indépendante et éventuellement réévalués par la Commission. La Commission et les autorités compétentes des États membres devraient avoir **le droit de réévaluer la réception et les certificats de**

conformité, d'exiger le rappel ou de suspendre la mise sur le marché de véhicules lorsqu'elles disposent de preuves de non-respect des valeurs limites des émissions dans l'Union fixées par le règlement Euro 5/Euro 6, ou lorsqu'il existe des preuves de non-respect d'autres exigences prévues par le régime de réception.

Le Parlement a également demandé :

- d'envisager, dans le cadre de la révision annoncée de la [directive-cadre relative à la réception des véhicules](#), **d'étendre et de préciser les exigences relatives à la conformité de la production** afin de veiller à ce qu'un échantillon représentatif de nouveaux modèles prélevés de façon aléatoire sur les chaînes de production soit testé sur une base annuelle, en ayant recours aux essais de mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles pour vérifier que ces modèles respectent les valeurs limites en vigueur dans l'Union pour les polluants et le CO₂ ;
- **l'amélioration des essais en service concernant les véhicules déjà en circulation**, fondée également sur des conditions de conduite réelles, de manière à vérifier leur conformité en service à différents kilométrages, comme l'exige le règlement;
- **l'amélioration de la surveillance sur les routes**, sous la forme de contrôles techniques périodiques, afin de déceler les véhicules qui enfreignent la législation de l'Union et de les mettre en conformité.

Autorité de surveillance au niveau de l'UE: le Parlement a demandé que soit envisagée la création d'une autorité de surveillance au niveau de l'UE dans le cadre de la nécessaire refonte du système actuel de réception des véhicules dans l'Union, dans le but de renforcer notamment le contrôle au niveau de l'Union, en particulier en ce qui concerne la surveillance du marché, la coordination et le régime de suivi pour les véhicules vendus dans l'Union, le pouvoir de demander aux États membres de lancer des procédures de contrôle fondée sur des preuves, et la capacité d'adopter des mesures appropriées en cas de violation de la législation de l'Union.

Essais : le Parlement a invité les autorités nationales à **se montrer intransigeantes vis-à-vis de l'optimisation des véhicules en vue des essais**, notamment le surgonflage des pneus, le démontage des rétroviseurs, l'obturation d'interstices entre les éléments de carrosserie afin de réduire la traînée aérodynamique, l'emploi pour le moteur et la boîte de vitesse de lubrifiants particuliers qui ne sont pas utilisés autrement, le démontage d'accessoires tels que l'autoradio ou encore les essais effectués à la température ambiante maximale autorisée, qui sont des pratiques fréquentes accentuant de manière inacceptable le décalage entre les essais dans des conditions contrôlées et le ressenti du consommateur sur la route.