



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.03.2016
C(2016) 1491 final

Monsieur le Président,

La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis concernant la proposition de règlement en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers {COM (2014) 28 final}.

La Commission souligne qu'elle prend la fraude commise par Volkswagen très au sérieux. Ainsi, dès le début de cette affaire, la Commission a pris toutes les mesures en son pouvoir pour traiter le problème: débat au niveau politique avec les États membres; débat dans les instances du Conseil d'une part et avec le Parlement européen d'autre part; coordination des investigations conduites par les États membres sur les véhicules concernés et élaboration de propositions législatives. La Commission continuera à faire tous les efforts nécessaires pour qu'une telle fraude ne puisse se reproduire. À cette fin, la Commission est en contact étroit tant avec les autorités compétentes des États membres et tiendra informé le Parlement européen avec diligence.

La Commission fixe le cadre réglementaire ; elle n'a pas de pouvoirs de contrôle directs sur les activités des opérateurs économiques dans ce domaine. Ce sont les autorités des États membres qui ont l'obligation de se doter des instruments de contrôle nécessaires à la bonne application du droit communautaire et de veiller à ce qu'il soit respecté sur leur territoire. La Commission a donc invité les États membres à effectuer les recherches nécessaires au niveau national et à en faire rapport. La Commission facilite l'échange d'informations entre les États membres et soutient le développement d'une méthodologie commune pour leurs enquêtes.

*Mme Danielle AUROI
Présidente de la Commission des
Affaires européennes
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
F – 75007 PARIS*

*cc. M. Claude BARTOLONE
Président de l'Assemblée nationale
Palais Bourbon
126, rue de l'Université
F – 75007 PARIS*

Concernant la question relative aux aides d'Etat accordées à Volkswagen, la Commission accorde une grande importance au contrôle de la façon dont l'argent des contribuables est dépensé et applique la réglementation communautaire en la matière. La Commission restera bien entendu vigilante sur ce point. Mais nous devons d'abord établir tous les faits, et pour ce faire, nous avons besoin des éléments que fourniront les enquêtes menées au niveau national afin d'obtenir une description complète de ce qui s'est passé.

La Commission confirme que les travaux portant sur la mesure des émissions réelles des véhicules avaient débuté bien avant que l'affaire Volkswagen n'éclate. La proposition de réglementation pour la nouvelle procédure sur les émissions polluantes réelles des véhicules (« RDE ») a été approuvée par les États membres au mois de mai dernier. Elle a été complétée par une deuxième proposition sur les limites pour les émissions polluantes réelles des véhicules approuvée le 28 octobre 2015, un mois après le début de l'affaire Volkswagen.

La proposition initiale de la Commission sur les limites pour les émissions polluantes réelles des véhicules était effectivement plus ambitieuse pour l'environnement que le texte finalement notifié à l'Assemblée nationale. Cette proposition initiale n'a cependant pas reçu un accueil permettant d'envisager qu'elle puisse être soutenue par la majorité qualifiée des États membres requise pour son adoption (selon la Procédure de Réglementation Avec Contrôle - PRAC). En revanche, le texte notifié à l'Assemblée nationale a été soutenu et ainsi adopté par une grande majorité des États membres. La Commission confirme que l'approche approuvée par les États membres respecte bien les normes environnementales définies dans le règlement (CE) 715/2007, qui lie les limites imposées pour les émissions aux conditions d'utilisation normales d'un véhicule. Le délai de trois mois pendant lequel le Parlement européen et le Conseil peuvent s'opposer à l'adoption du projet de mesures en question est actuellement en cours.

Cette nouvelle réglementation, qui mesure et limite les émissions réelles des véhicules, est une première mondiale. À la connaissance de la Commission, aucune autre législation ne prévoit la mesure des émissions réelles pour la vérification de la conformité des véhicules. Cette nouvelle réglementation renforce ainsi la crédibilité de l'UE en matière de respect de l'environnement et encourage la conception de véhicules "propres", quelle que soit la technologie utilisée. Il faut aussi noter que cette réglementation réduira, dès la première étape de sa mise en œuvre, les émissions réelles d'oxydes d'azote (NOx) de moitié par rapport aux niveaux généralement constatés actuellement.

La Commission partage le souhait de l'Assemblée nationale de voir cette législation mise en œuvre rapidement et de manière efficace. C'est pourquoi elle envisage de proposer dans un prochain paquet réglementaire la communication obligatoire des niveaux de pollution réels dans le certificat de conformité (CoC) utilisé pour l'immatriculation d'un véhicule. Ces valeurs devraient être disponibles pour tous les nouveaux modèles de véhicules à partir de 2017.

La Commission prend note du souhait de l'Assemblée nationale d'une amélioration du système décentralisé d'homologation, afin de le rendre plus transparent et d'assurer une plus grande homogénéité des procédures appliquées par les différentes autorités nationales, l'introduction d'une capacité d'évaluation et contrôle au niveau communautaire, et l'établissement d'un système fonctionnel de la surveillance du marché des véhicules. Ces actions ont déjà été examinées dans le contexte de la révision de la législation cadre pour l'homologation des véhicules que la Commission a proposée le 27 janvier 2016. Dans ce cadre, la question de sanctions minimales en cas de violation avérée des exigences de l'homologation fera également l'objet d'un examen approfondi.

La Commission européenne reconnaît que protéger les lanceurs d'alerte est essentiel pour la prévention et la détection de tout acte répréhensible dans le contexte des relations de travail. La Commission a organisé sur ce sujet un atelier de partage d'expériences entre experts nationaux au mois de juillet 2015 aux Pays-Bas. En outre, la Commission suit de près la mise en œuvre par les autorités nationales de ses recommandations formulées dans son premier Rapport Anti-Corruption de l'UE. Ce Rapport a précisément couvert le sujet des lanceurs d'alerte dans tous les États membres. La Commission est en contact permanent avec les capitales nationales, y compris dans le cadre du « Semestre européen » de gouvernance économique et dans la programmation des Fonds Structurels et d'Investissement. La protection des lanceurs d'alerte est un des sujets importants de dialogues avec les États membres dans ce contexte.

La Commission a également financé des études et recherches dans ce domaine, y compris une analyse menée par Transparency International sur les lois nationales visant à protéger les lanceurs d'alerte. Malgré certains signes de progrès, il reste beaucoup à faire pour que les lanceurs d'alerte reçoivent dans l'UE la protection qu'ils méritent. De nombreuses dispositions contiennent des failles et des exceptions qui laissent les lanceurs d'alerte sans recours juridique contre d'éventuelles représailles. De surcroît, les attitudes culturelles envers les lanceurs d'alerte restent souvent ambivalentes.

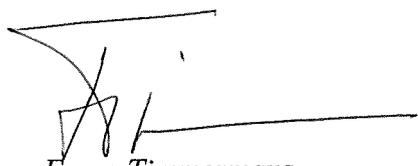
Étant donné les difficultés envisageables pour l'adoption d'un instrument législatif horizontal sur la protection des lanceurs d'alerte au niveau de l'Union européenne, et compte tenu des arguments des États membres liés à la subsidiarité, la Commission préfère dans l'immédiat encourager ceux-ci à mieux protéger les lanceurs d'alerte. La Commission entend ainsi développer les échanges de bonnes pratiques entre États membres dans ce domaine.

En outre, la Commission européenne suit de manière attentive les implications potentielles que ce dossier pourrait avoir sur la protection des consommateurs. Sous la direction de notre collègue Věra Jourová, Commissaire en charge de la Justice, des Consommateurs et de l'Égalité des Chances, la Commission a ainsi facilité des échanges d'information entre les autorités compétentes des États membres tant durant la réunion du Comité établi par le règlement n°2006/2004 sur la coopération pour la protection des consommateurs le 17 novembre 2015 que durant la dernière réunion du groupe pour la politique des consommateurs (CPN), les 2 et 3 décembre 2015, qui rassemble des représentants de haut niveau issus des autorités nationales ou des ministères en charge de la protection des consommateurs au sein des États membres.

Alors que des travaux sont en cours afin d'améliorer la législation européenne sur les tests effectués sur les véhicules motorisés, les dispositions générales de la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur sont également applicables à l'information fournie par les professionnels aux consommateurs sur les tests et les émissions des véhicules. Ces dispositions peuvent être notamment utilisées afin de mettre fin au caractère trompeur de l'information fournie par les professionnels aux consommateurs, notamment lorsque celle-ci entre en contradiction avec les exigences de réglementations européennes spécifiques.

En espérant que ces éclaircissements répondront aux questions soulevées par l'Assemblée nationale, nous nous réjouissons, par avance, de la poursuite de notre dialogue politique.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.



*Frans Timmermans
Premier vice-Président*



*Elżbieta Bienkowska
Membre de la Commission*