



## COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, le 14.7.2016*

*C(2016) 4374 final*

*Monsieur Claude Bartolone  
Président  
Assemblée nationale  
126 rue de l'Université  
F – 75355 Paris 07 SP  
France*

*Monsieur le Président,*

*La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis sur la révision des procédures de mesure des émissions des polluants atmosphériques automobiles.*

*La Commission rappelle que les travaux sur la rénovation des procédures d'essais entamés en 2011 ont abouti à l'adoption du Règlement (UE) 2016/427<sup>1</sup>. Ce Règlement met en place une nouvelle procédure d'essais fondée sur la mesure des émissions dans les conditions de conduite réelles et modifie le Règlement (CE) 692/2008 du 18 juillet 2008. La nouvelle réglementation renforce ainsi la crédibilité de l'UE en matière de mesure des émissions et de protection de l'environnement.*

*La Commission partage le souhait de l'Assemblée nationale de voir cette législation mise en œuvre rapidement et de manière efficace. Suite à la publication du premier paquet (Règlement (UE) 2016/427), le second paquet concernant les dates d'application obligatoires et les facteurs de conformité a maintenant passé la période de droit de regard du Parlement européen et du Conseil sans objection et sera publié prochainement.*

*La Commission partage aussi l'avis de l'Assemblée nationale en ce qui concerne la définition des facteurs de conformité et a travaillé pour assurer une transparence dans leur adoption. Les niveaux retenus par la nouvelle réglementation sont le résultat des recherches entamées en 2011 en tenant compte des possibilités technologiques disponibles sur le marché. En outre, à partir de 2017 il y aura une analyse annuelle des facteurs de conformité pour tenir compte des améliorations à venir dans la technologie utilisée pour la mesure des émissions dans les conditions de conduite réelles. Si cette technologie s'améliore au cours du temps comme nous l'espérons, nous devrions ainsi réduire la marge d'erreur de 50 %.*

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du Règlement (CE) no 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 82, 31.3.2016.

*La Commission rappelle qu'elle n'a pas de pouvoir de contrôle direct sur les opérateurs économiques dans le domaine de l'homologation des véhicules. Les États membres sont compétents pour faire appliquer la législation sur leur territoire et se doter des instruments de contrôle nécessaires à la bonne application du droit communautaire. La Commission a cependant demandé aux États membres d'effectuer les investigations nécessaires au niveau national et d'en faire un rapport. De plus, la Commission facilite l'échange d'information entre les États membres et soutient le développement d'une méthodologie commune d'investigation au sein de l'UE.*

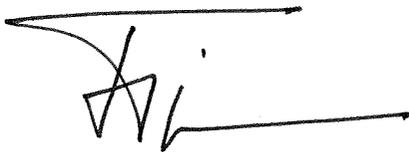
*De plus, la Commission vient d'adopter une proposition de Règlement visant à renforcer le système d'homologation et à accroître l'indépendance des organismes de contrôle des véhicules {COM(2016) 31 final}. Plus précisément, nous voulons clarifier et renforcer le système de rappel et les procédures de sauvegarde ainsi qu'améliorer l'échange d'informations et la coopération entre les autorités chargées de faire appliquer la législation.*

*Les États Membres seront tenus de réaliser la surveillance du marché et d'effectuer des contrôles sur les véhicules introduits sur le marché. Les procédures de sauvegarde et de rappel seront renforcées, conférant plus de pouvoir à la Commission pour intervenir et se prononcer sur les mesures correctrices prises par les États Membres.*

*En réponse aux observations plus techniques figurant dans l'avis, la Commission vous invite à consulter l'annexe.*

*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 Bieńkowska  
Membre de la Commission*

## ANNEXE

*La Commission a examiné avec soin chacune des questions soulevées par l'Assemblée nationale dans son avis et a l'honneur d'apporter les précisions suivantes.*

*La procédure "Émissions effectuées en conditions de conduite réelles" (ECR) viendra en complément de la procédure d'essai en laboratoire et permettra de vérifier que les niveaux d'émission des oxydes d'azote (NOx) – et, à un stade ultérieur, également le nombre de particules (PN) – mesurés au cours de l'essai en laboratoire sont confirmés dans des conditions de conduite réelles.*

*Cela signifie que le véhicule circulera en extérieur et sur une route réelle, selon des schémas d'accélération et de décélération aléatoires. Les émissions de polluants seront mesurées par des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) qui seront fixés au véhicule.*

*Les essais ECR permettront de réduire sensiblement les écarts observés actuellement et limiteront en outre dans une large mesure le risque de manipulation par des dispositifs d'invalidation.*

*La nouvelle procédure d'essai ECR a été votée en mai 2015 par le Comité technique des véhicules à moteur (CTVM) et a été publiée le 31 mars 2016, entrant en vigueur 20 jours plus tard pour une période de monitoring.*

*À partir de cette date, un appareil portable doit être placé sur les voitures à tester et les émissions sont mesurées en condition de conduite réelle. Il a fallu un certain temps pour développer cette nouvelle technologie portable, qui n'existait pas. Pour le moment les résultats de ce test n'auront pas d'impact sur l'homologation de la voiture, c'est-à-dire sur l'autorisation de la placer sur le marché.*

*Le 28 octobre 2015, le Comité de réglementation technique, qui regroupe des représentants des États-membres (CTVM) s'est prononcé sur le deuxième train de mesures concernant les limites réglementaires d'émissions à ne pas dépasser (NTE) dans le cadre des essais ECR.*

*À partir du 1er septembre 2017, ces nouvelles mesures seront obligatoires pour l'autorisation d'un nouveau modèle de voiture sur le marché, c'est-à-dire qu'elles auront un effet contraignant sur les certificats de réception délivrés par les autorités compétentes.*

*Dans la mesure où il existe des limites techniques à la possibilité d'améliorer à court terme les niveaux d'émissions réels sur les véhicules diesel actuellement produits, les États-membres ont décidé que les constructeurs automobiles devaient procéder à une réduction en deux étapes de l'écart entre la limite réglementaire mesurée dans des conditions de laboratoire et les valeurs de la procédure ECR, lorsque le véhicule est conduit par un conducteur réel sur une vraie route («facteur de conformité»):*

- dans un premier temps, les constructeurs automobiles devront réduire l'écart de manière à faire passer le facteur de conformité à 2,1 au maximum pour les nouveaux modèles d'ici septembre 2017 (septembre 2019 pour tous les nouveaux véhicules);*

- dans un deuxième temps, cet écart sera ramené à un facteur de 1,5 (50 %), compte tenu des marges d'erreur technique, d'ici janvier 2020 pour tous les nouveaux modèles (janvier 2021 pour tous les nouveaux véhicules).

*Cette approche va permettre de réduire considérablement les émissions de NOx sans perturber excessivement la planification de modèle de constructeurs automobiles. Sans cet accord, les véhicules diesel pourront continuer à émettre 400mg/km.*

*De plus, la Commission vient d'adopter une proposition de Règlement visant à renforcer le système d'homologation et à accroître l'indépendance des organismes de contrôle des véhicules {COM(2016) 31 final}. Plus précisément, nous voulons clarifier et renforcer le système de rappel et les procédures de sauvegarde ainsi qu'améliorer l'échange d'informations et la coopération entre les autorités chargées de faire appliquer la législation.*

*Les États Membres seront tenus de réaliser la surveillance du marché et d'effectuer des contrôles sur les véhicules introduits sur le marché. Les procédures de sauvegarde et de rappel seront renforcées, conférant plus de pouvoir à la Commission pour intervenir et se prononcer sur les mesures correctrices prises par les États Membres.*

*Enfin, nous allons continuer de travailler pour adopter dans le droit communautaire le nouveau cycle d'essai mondial ("World Light Duty Test Procedure – WLTP") développé au sein de l'ONU-CEE. Nous travaillons pour présenter un projet de Règlement pour vote au Comité de réglementation technique dans les prochains mois.*