



COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, le 29.5.2017
C(2017) 3320 final*

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

Monsieur le Président,

La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis du 17 février 2017 concernant une réforme radicale des normes régissant le contrôle des émissions de l'industrie automobile européenne.

La Commission aimerait souligner le fait qu'elle a fait preuve d'une grande détermination pour faire en sorte que des essais fiables concernant les émissions de polluants soient mis en place plusieurs années durant. En janvier 2011, lorsqu'il est apparu que la procédure d'essai définie dans le règlement (CE) n° 715/2007¹ et ses mesures d'exécution ne reflétaient pas les émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, la Commission a mis sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer une procédure de mesure des «émissions des véhicules légers en conditions de conduite réelles».

Dès que la nouvelle procédure a été prête d'un point de vue technique, la Commission a présenté un projet de législation (le premier acte concernant les émissions en conditions de conduite réelles), qui a été adopté en mai 2015 par le comité de réglementation compétent (le comité technique pour les véhicules à moteur) et est entré en vigueur en mars 2016². La Commission a ensuite proposé un deuxième puis un troisième acte concernant les émissions en conditions de conduite réelles, en introduisant des limites à ne pas dépasser, en étendant la procédure à la question du nombre des particules et en accroissant la transparence envers les consommateurs au moyen de la déclaration obligatoire des niveaux d'émission de NOx dans le certificat de conformité du véhicule. Le deuxième acte concernant les émissions en conditions

¹ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

² Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 82 du 31.3.2016, p. 1).

de conduite réelles est entré en vigueur en mai 2016³, tandis que le troisième est actuellement examiné par les colégislateurs.

Les services de la Commission élaborent actuellement le quatrième acte concernant les émissions en conditions de conduite réelles, qui donnera naissance à un système bien plus solide en matière de conformité en service, prévoyant notamment d'ouvrir aux parties indépendantes qui le désirent la possibilité d'effectuer des essais sur les émissions des véhicules. Ainsi qu'annoncé dans son règlement (UE) 2016/646, la Commission continue d'examiner les dispositions de la procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles et adapte ces dispositions pour tenir compte des nouvelles technologies automobiles et s'assurer de leur efficacité. De même, la Commission revoit annuellement le niveau approprié du facteur de conformité final en fonction du progrès technique.

En janvier 2017, la Commission a adopté des orientations pour l'évaluation des stratégies auxiliaires de limitation des émissions et de la présence de dispositifs d'invalidation⁴, qui aideront les États membres à mettre en œuvre l'interdiction des dispositifs d'invalidation introduite dès 1998 dans la législation de l'Union européenne.

Conformément aux normes relatives aux émissions en conditions de conduite réelles et comme expliqué plus en détail dans les orientations, les constructeurs devront déclarer leurs stratégies auxiliaires de limitation des émissions et faire la preuve qu'elles sont justifiées au titre de l'une des exemptions. Ces exemptions devront être justifiées par des raisons purement techniques. Les constructeurs devront fournir des explications détaillées assorties d'une évaluation des risques, afin d'obtenir l'approbation de l'autorité compétente en matière de réception par type pour telle ou telle stratégie auxiliaire de limitation des émissions.

Une nouvelle procédure d'essai, la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers, qui vise à mesurer en laboratoire les émissions de polluants et de CO₂ des voitures particulières et des camionnettes, a été mise en œuvre dans la législation de l'Union après avoir été adoptée par les Nations unies. Cette nouvelle procédure d'essai, qui permettra une mesure plus réaliste des émissions de CO₂, sera applicable à compter du 1^{er} septembre 2017.

Avec ces actes, la Commission a pris d'importantes mesures visant à réduire effectivement l'écart qui existe entre les niveaux d'émission de polluants atmosphériques NOx et de particules mesurés en laboratoire et sur route. En outre, avec l'introduction de la procédure concernant les émissions en conditions de conduite réelles, le risque de fraude aux dispositifs d'invalidation sera minimisé.

La Commission se penche actuellement sur la question des manipulations (y compris, mais pas uniquement, le recours au logiciel «AdBlue Emulator Box») et étudie la possibilité de prendre des mesures réglementaires afin de limiter ces manipulations, tout en sachant que la prévention des manipulations de véhicules est une obligation qui incombe aux États membres.

³ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) C/2016/1792 (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

⁴ C(2017) 352 final du 26.1.2017.

En janvier 2016, la Commission a proposé une révision du système de réception par type en vue de garantir une meilleure qualité et une indépendance plus forte des essais effectués sur les véhicules, ainsi qu'un renforcement de la surveillance des voitures déjà en circulation et une supervision accrue de la Commission⁵. La Commission attend du Parlement européen et du Conseil qu'ils soient en mesure de parvenir à un accord sur ce dossier avant la fin de l'année.

L'option consistant à créer une agence de l'Union européenne chargée de la réception par type de véhicule et de la surveillance du marché a d'abord été considérée comme faisant partie de l'exercice d'analyse d'impact entrepris préalablement à la proposition de la Commission. Elle a toutefois été rejetée du fait du temps requis et de l'importance des ressources nécessaires pour créer une nouvelle agence de l'Union européenne. Sous réserve de l'approbation de la proposition de la Commission par les colégislateurs, le système de surveillance du marché figurant dans la proposition de la Commission, appuyé par le laboratoire «émissions des véhicules» (VELA) du Centre Commun de Recherche de la Commission, sera gage d'essais sur véhicule à la fois indépendants et de qualité élevée. Dans le même temps, la Commission est disposée à réexaminer en détail toutes les possibilités permettant d'atteindre les objectifs poursuivis par la proposition.

Pour ce qui est des perspectives à plus long terme, la Commission a l'intention de réaliser une étude sur les solutions possibles en matière de limitation des émissions post-EURO 6. Elle souhaite doter l'industrie automobile d'un cadre réglementaire stable et faire en sorte que celle-ci dispose d'un délai raisonnable pour l'application des normes nouvelles répondant aux préoccupations en matière de sécurité, d'environnement et de protection des consommateurs.

En ce qui concerne la législation sur la protection des consommateurs, la directive sur les pratiques commerciales déloyales⁶ impose aux professionnels de se conformer aux exigences de la diligence professionnelle et interdit explicitement la communication d'informations mensongères ou trompeuses concernant des tests de conformité officiels. La directive sur la vente et les garanties des biens de consommation⁷ prévoit que les vendeurs répondent vis-à-vis des consommateurs de tout défaut qui existe lors de la délivrance du bien ou apparaît dans un délai de deux ans à compter de celle-ci. En pareil cas, le consommateur peut demander à ce que la voiture défectueuse soit remise en conformité, sans frais, en ayant le choix entre réparation et remplacement, ou, si cela s'avère impossible, à bénéficier d'une réduction de prix ou à se faire rembourser le prix total de la voiture.

Il incombe aux États membres de faire respecter la réglementation en matière de protection des consommateurs et de prendre toutes les mesures qu'ils pourraient juger utiles afin que les vendeurs et les constructeurs automobiles se conforment à ces lois et soient sanctionnés en cas de pratiques illégales. Pour ce qui est des préjudices, il appartient aux consommateurs

⁵ COM(2016) 31 final du 27.1.2016.

⁶ Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil et les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil (JO L 149 du 11.6.2005, p. 22).

⁷ Directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation (JO L 171 du 7.7.1999, p. 12).

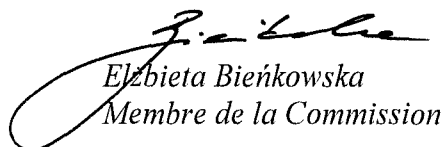
d'entreprendre des procédures de réparation en justice. Il n'existe aucune base juridique permettant à la Commission d'exiger de la part du groupe Volkswagen qu'il dédommage les consommateurs lésés. La Commission n'en a pas moins engagé un dialogue avec le groupe afin de faire en sorte que les consommateurs soient traités justement et équitablement dans toute l'Union européenne. La Commission a insisté pour que le groupe Volkswagen, en plus d'effectuer une réparation complète et rapide des voitures concernées, fournisse également un dédommagement volontaire, au moins en nature, aux consommateurs.

La Commission ne doute pas que les précisions apportées ci-dessus répondront aux observations soulevées par l'Assemblée nationale et se réjouit, par avance, de la poursuite du dialogue politique commun.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'F' followed by a horizontal line extending to the right.

*Frans Timmermans
Premier vice-président*

A handwritten signature in black ink, featuring a large, flowing 'E' followed by the name 'Elżbieta Bieńkowska' and a horizontal line.

*Elżbieta Bieńkowska
Membre de la Commission*