



Document de séance

B8-0222/2019

25.3.2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite d'une déclaration de la Commission

déposée conformément à l'article 123, paragraphe 2, du règlement intérieur

relative aux développements récents du scandale du «dieselgate»
(2019/2670 (RSP))

Gerben-Jan Gerbrandy

au nom du groupe ALDE

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Rosa D'Amato, Dario Tamburrano

au nom du groupe EFDD

Kathleen Van Brempt, Seb Dance

au nom du groupe S&D

Merja Kyllönen, Marisa Matias, Luke Ming Flanagan, Lola Sánchez

Caldentey, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo

au nom du groupe GUE/NGL

Bas Eickhout, Karima Delli

au nom du groupe Verts/ALE

**résolution du Parlement européen relative aux développements récents du scandale du «dieselgate»
(2019/2670(RSP))**

Le Parlement européen,

- vu l'article 226 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE),
- vu la décision 95/167/CE, Euratom, CECA du Parlement européen, du Conseil et de la Commission du 19 avril 1995 portant modalités d'exercice du droit d'enquête du Parlement européen¹,
- vu sa décision (UE) 2016/34 du 17 décembre 2015 sur la constitution, les attributions, la composition numérique et la durée du mandat de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile²,
- vu le 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 véhicules³,
- vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules⁴,
- vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE⁵,
- vu le 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)⁶,
- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe⁷,
- vu sa résolution du 27 octobre 2015 sur la mesure des émissions dans le secteur

¹ OJ L 113 du 19.5.1995, p. 1.

² JO L 10 du 15.1.2016, p. 13.

³ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁴ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁵ JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

⁶ JO L 109 du 26.4.2016, p. 1.

⁷ JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

automobile⁸,

- vu sa résolution du 13 septembre 2016 sur l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile⁹ (sur la base du rapport intérimaire de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile),
 - vu le rapport final de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile du 2 mars 2017,
 - vu sa recommandation du 4 avril 2017 à l'intention du Conseil et de la Commission à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile¹⁰,
 - vu le document d'information de la Cour des comptes du 7 février 2019 consacré à la réaction de l'Union au scandale du «dieselgate»,
 - vu l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) du 13 décembre 2018 dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16¹¹;
 - vu la recommandation du Médiateur européen dans l'affaire 1275/2018/EWM,
 - vu sa résolution du 13 mars 2019 sur une Europe qui protège: de l'air pur pour tous¹²,
 - vu l'article 123, paragraphe 2, de son règlement intérieur,
- A. considérant que le Parlement avait demandé à la Commission de présenter un rapport complet sur les mesures prises par la Commission et les États membres en réponse aux conclusions et aux recommandations de la commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (ci-après dénommée «commission EMIS»);
- B. considérant qu'Elzbieta Bieńkowska, commissaire pour le marché intérieur, l'industrie, l'entrepreneuriat et les PME, a adressé le 18 octobre 2018 un courrier à l'ancien président de la commission EMIS contenant un tableau des mesures prises par la Commission en réponse à la demande de «rapport complet sur les mesures prises par la Commission et les États membres pour donner suite aux conclusions et aux recommandations de la commission»;
- C. considérant que le tableau joint à ce courrier ne visait qu'à répondre aux questions soulevées dans les recommandations, mais ne tenait pas compte des conclusions de la commission EMIS, notamment en ce qui concerne les cas de mauvaise administration et d'infraction au droit de l'Union; que la commissaire Bieńkowska a souligné à plusieurs reprises dans le tableau que certaines des questions soulevées dans les recommandations ne relevaient pas de sa compétence;

⁸ JO C 355 du 20.10.2017, p. 11.

⁹ JO C 204 du 13.6.2018, p. 21.

¹⁰ JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

¹¹ Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 13 décembre 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid c. Commission*, T-339/16, T-352/16 et T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

¹² Textes adoptés de cette date, P8_TA(2019)0186.

- D. considérant que, le 12 octobre 2018, le Médiateur européen a fait droit à la plainte d'un député au Parlement européen en estimant que le refus de la Commission d'accorder l'accès du public à toutes les positions des représentants des États membres en matière d'information environnementale constituait un cas de mauvaise administration;
- E. considérant que cette réticence de la Commission a considérablement ralenti les travaux de la commission EMIS et, entre autres effets négatifs, a réduit la quantité d'informations dont disposaient les députés pour interroger les représentants de la Commission lors des auditions;
- F. considérant que, le 13 décembre 2018, le Tribunal de l'Union européenne a décidé de confirmer les mesures prises par les villes de Paris, Bruxelles et Madrid (arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16) et d'annuler partiellement le règlement (UE) 2016/646 de la Commission, qui fixe des limites trop élevées pour les émissions d'azote des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs;
- G. considérant que, le 22 février 2019, la Commission a décidé de former un pourvoi contre cet arrêt, ce qui pourrait retarder la date fixée par le Tribunal pour le maintien des facteurs dits de conformité;
- H. considérant que, le 6 décembre 2016, la Commission a décidé d'ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre de sept États membres, à savoir la République tchèque, l'Allemagne, la Grèce, la Lituanie, le Luxembourg, l'Espagne et le Royaume-Uni, pour ne pas avoir introduit de sanctions visant à dissuader les constructeurs automobiles d'enfreindre la législation sur les émissions des véhicules ou, dans le cas de Volkswagen AG, pour ne pas avoir imposé de telles sanctions;
- I. considérant que, le 17 mai 2017, la Commission a engagé une nouvelle procédure d'infraction concernant les stratégies de réduction des émissions du groupe Fiat Chrysler Automobiles et le non-respect par l'Italie de ses obligations de prendre des mesures correctives et d'imposer des sanctions à ce constructeur;
- J. considérant que la Commission a ouvert ces procédures – qui sont toujours en cours contre l'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg et le Royaume-Uni – il y a plus de deux ans, mais qu'elle n'a pas encore dépassé le stade de la demande d'informations complémentaires aux États membres à travers de nouvelles lettres de mise en demeure;
- K. considérant que certains États membres semblent ne pas coopérer honnêtement avec la Commission à cet égard;
- L. considérant que, dans un communiqué de presse publié le 16 octobre 2018 sur le programme de travail de la Cour des comptes européenne (CCE) pour 2019, le président de la CCE, Klaus-Heiner Lehne, a annoncé que la Cour examinerait l'approche adoptée par l'Union pour mesurer les émissions des véhicules afin de «déterminer si l'Union tient ses promesses»;
- M. considérant que le document d'information de la Cour des comptes du 7 février 2019 consacré à la réaction de l'Union au scandale du «dieselgate» soulignait que de nombreux véhicules particulièrement polluants circulaient encore sur les routes et que

l'effet des rappels de véhicules en cours sur les émissions de NOx était limité, tout comme celui des mises à jour logicielles effectuées dans ce but;

- N. considérant que l'Allemagne impose aux constructeurs automobiles allemands d'offrir aux propriétaires de véhicules un programme d'échange ou de mise en conformité matérielle, avec un système de réduction catalytique sélective;
- O. considérant que la question de l'empreinte que laisseront les véhicules à moteur diesel très polluant n'a été que très peu abordée, alors que ces véhicules continueront à avoir un effet néfaste sur la qualité de l'air pendant de nombreuses années si la Commission et les États membres ne prennent pas de mesures coordonnées efficaces pour réduire les émissions polluantes provenant de ces véhicules;
- P. considérant que, selon les informations transmises à la Commission par les États membres, les campagnes de rappel des États membres ne concernent qu'un nombre limité de voitures des marques suivantes: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel et Suzuki;
- Q. considérant que plusieurs organisations non gouvernementales et les médias ont signalé que les modèles de plusieurs autres marques présentent un comportement suspect en matière d'émissions ou dépassent les valeurs limites de pollution fixées par le droit de l'Union;
- R. considérant que certains États membres, à savoir la Bulgarie, la Hongrie, l'Irlande, la Slovaquie et la Suède, n'ont toujours pas envoyé d'informations à la Commission sur leurs programmes de rappel;
- S. considérant que la réponse de la Commission au scandale du «Dieselgate» a été non seulement de réviser la directive 2007/46/CE, mais aussi de proposer une directive relative aux actions représentatives pour la protection des intérêts collectifs des consommateurs (COM(2018)0184); que cette proposition est essentielle pour garantir que les consommateurs disposent de droits clairs et puissent engager des actions collectives; qu'il s'agit d'un des nombreux dossiers bloqués au Conseil;
- T. considérant que le président Juncker a proposé de réviser le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹³, afin d'obliger les États membres à rendre plus transparentes les positions qu'ils adoptent au niveau des commissions; que, comme l'indiquent dans les conclusions de la commission EMIS, une procédure plus transparente pour l'adoption de la méthode d'essai des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) aurait pu empêcher les États membres de retarder indûment la procédure; qu'il s'agit là aussi d'un des nombreux dossiers bloqués au Conseil;
- U. considérant qu'à la suite d'une enquête de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), la Banque européenne d'investissement et Volkswagen AG sont parvenus à un

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

accord sur une partie d'un sous-projet portant sur un prêt de 400 millions d'EUR accordé en 2009 et remboursé intégralement dans les délais en février 2014;

- V. considérant que la Banque européenne d'investissement achève son enquête en vertu de cet accord et que Volkswagen AG, en contrepartie, s'abstient volontairement de participer aux projets de la Banque européenne d'investissement pendant une période d'exclusion de 18 mois;

Responsabilités de la Commission

1. rappelle que, conformément à l'article 17, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne, «la Commission, en tant que collège, est responsable devant le Parlement européen»; regrette par conséquent que la Commission, en tant que collège, n'ait pas présenté au Parlement européen de rapport complet sur les conclusions et les recommandations de la commission EMIS;
2. constate avec regret que le courrier adressé par Elżbieta Bienkowska, commissaire pour le marché intérieur, l'industrie, l'entrepreneuriat et les PME, à l'ancien président de la commission EMIS ne répond pas aux attentes, étant donné qu'il déclare que certaines questions ne relèvent pas de la compétence de la commissaire et qu'il ne tient pas compte des conclusions de la commission EMIS;
3. invite instamment la Commission à donner suite à la demande formulée par le Parlement européen dans sa résolution et à lui transmettre sans délai un rapport complet, approuvé par l'ensemble du collège, portant non seulement sur les recommandations mais aussi sur le cœur de l'enquête parlementaire, à savoir les conclusions de la commission EMIS, et notamment les cas de mauvaise administration et d'infraction au droit communautaire; estime que la Commission devrait tirer des conclusions politiques claires sur la base des conclusions de la commission EMIS;
4. note que la recommandation du Médiateur confirme que la Commission a entravé de manière significative le travail d'une commission d'enquête parlementaire officielle; estime que la Commission devrait tirer des conclusions politiques claires de ce manquement;
5. demande à la Commission d'accorder un accès sensiblement plus large aux procès-verbaux des réunions des comités techniques en général et à son comité technique pour les véhicules à moteur en particulier;
6. invite la Commission à publier des lignes directrices sur les rappels de véhicules, détaillant comment les véhicules concernés par le rappel devraient être mis en conformité avec les réglementations européennes pertinentes, y compris par des mises en conformité matérielles lorsque les mises à jour logicielles ne permettent pas de garantir le respect des limites d'émission;
7. invite la Commission à inclure dans les lignes directrices des mesures visant à garantir que les véhicules très polluants ne restent pas en circulation sur le marché de l'occasion, y compris dans d'autres États membres ou des pays tiers;
8. invite la Commission à contrôler, conformément au règlement (UE) 2018/858, la

manière dont les États membres introduisent et mettent en œuvre les contrôles de surveillance du marché;

9. invite la Commission à poursuivre ses travaux dans le cadre de la première phase des procédures d'infraction engagées contre l'Allemagne, le Luxembourg, le Royaume-Uni et l'Italie depuis plus de deux ans et d'émettre des avis motivés;
10. se félicite de l'arrêt de la CJUE du 13 décembre 2018 concluant que la Commission n'a pas le pouvoir de modifier, dans le cadre du deuxième paquet RDE, les limites d'émission de NOx fixées par la norme Euro 6; relève que la CJUE a également estimé que la Commission n'avait pas fourni d'explication technique suffisante pour justifier la nécessité d'adapter les limites d'émissions de NOx par l'introduction de facteurs de conformité; estime que les limites d'émission de NOx fixées par la norme Euro 6 doivent être respectées dans des conditions normales d'utilisation et que la responsabilité de la Commission consiste à concevoir des essais RDE qui reflètent des niveaux réels d'émission;
11. regrette la décision de la Commission de former un pourvoi contre l'arrêt de la CJUE dans les affaires T-339/16, T-352/16 et T-391/16 et invite la Commission à revenir sur sa décision au regard des évolutions récentes;
12. invite la Commission à faire savoir au Parlement européen si la décision de former un pourvoi prolongera le délai fixé par la CJUE pour le maintien des facteurs dits de conformité;
13. invite la Commission à se conformer aux valeurs limites d'émission actuelles fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007, qui doivent être respectées en conditions de conduite réelles, et à ne pas introduire de nouveaux coefficients de correction (autrement dit des facteurs de conformité) pour assouplir ces valeurs limites réglementaires;
14. regrette que le rapport de l'OLAF faisant suite à l'enquête de l'OLAF sur le prêt de la BEI «Antrieb RDI» accordé à Volkswagen AG n'ait jamais été publié et déplore la faiblesse des mesures prises par la BEI;

Responsabilités incombant aux États membres

15. invite les États membres à fournir sans délai toutes les informations nécessaires pour permettre à la Commission d'établir un rapport sur les mesures prises par la Commission et les États membres en réponse aux conclusions et recommandations de la commission EMIS;
16. déplore le fait que les États membres aient des approches différentes et manquent de coordination dans les programmes de rappel et d'échange de véhicules; estime que cette diversité d'approches nuit aux intérêts des consommateurs, à la protection de l'environnement, à la santé publique et au fonctionnement du marché intérieur;
17. invite les États membres à prendre d'urgence les mesures nécessaires pour rappeler ou retirer du marché le grand nombre de véhicules très polluants et à coopérer pleinement avec la Commission pour élaborer une approche commune des rappels sur la base des

lignes directrices de la Commission;

18. regrette que le programme d'échange et les exigences de mise en conformité matérielle auxquels sont soumis les constructeurs automobiles allemands en Allemagne ne soient pas appliqués en dehors de l'Allemagne ni aux autres constructeurs automobiles de l'Union;
19. invite les États membres et les constructeurs automobiles à coordonner les mises en conformité obligatoires pour les véhicules à moteur diesel non conformes, notamment par l'installation de systèmes de réduction catalytique sélective, afin de réduire les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et de rendre le parc automobile existant plus écologique; estime que le coût de ces mises en conformité devrait être à la charge du constructeur automobile concerné;
20. invite les États membres qui n'ont pas encore communiqué à la Commission d'informations sur leurs programmes de rappel à le faire sans délai;
21. invite les États membres à garantir l'efficacité des activités de surveillance du marché et à tester les véhicules en circulation au-delà des paramètres RDE afin de s'assurer que les constructeurs n'optimisent pas les véhicules pour ces essais RDE, en utilisant leurs propres équipements, comme le suggère le document de la CCE;
22. invite les États membres concernés par les procédures d'infraction à coopérer pleinement avec la Commission et à lui fournir toutes les informations nécessaires;
23. invite les États membres à empêcher les constructeurs automobiles d'exploiter de nouvelles lacunes dans le cadre de la procédure d'essai en laboratoire harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), afin de réduire leurs émissions de CO₂;
24. rappelle aux États membres de veiller à ce que tous les véhicules disponibles dans les concessions n'utilisent que les valeurs de CO₂ fixées dans le système WLTP afin d'éviter toute confusion chez les consommateurs, et insiste pour que les États membres adaptent les taxes sur les véhicules et les incitations fiscales sur les valeurs du système WLTP, en respectant le principe selon lequel le système WLTP ne devrait avoir aucune incidence négative sur les consommateurs;
25. invite le Conseil de l'Union européenne à assumer ses responsabilités et à adopter d'urgence une approche générale sur la proposition de directive relative aux actions représentatives pour la protection des intérêts collectifs des consommateurs et sur la révision proposée du règlement n° 182/2011;
26. invite le président du Conseil européen et le président de la Commission à assister à la session plénière du Parlement européen d'avril 2019 afin de répondre à toute question en suspens sur les conclusions et recommandations de la commission EMIS, la recommandation du Médiateur et d'autres éléments de la présente résolution;

o

27. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.