

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2230)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 438 (Rect)

présenté par
M. Plisson

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 17, insérer l'article suivant:**

Préalablement à la vente d'un véhicule particulier ou utilitaire léger de quatre ans ou plus, le vendeur fait effectuer par un professionnel de l'automobile un diagnostic thermodynamique du moteur et de ses émissions des gaz suivants : monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures imbrûlés (HC), oxydes d'azote (NOx), dioxyde de carbone (CO₂) et oxygène (O₂).

Le vendeur remet à l'acheteur potentiel un rapport détaillé indiquant les résultats des mesures effectuées.

Le rapport ne doit pas être antérieur de plus de trois mois à la date de la vente.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2016.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Reprenant les recommandations de la mesure 18 du Plan d'urgence pour la qualité de l'air, présenté le 6 février 2013, et pour rendre les initiatives et engagements gouvernementaux encore plus efficaces, cet amendement, en complément du bilan sécurité du Contrôle Technique Obligatoire, vise à instaurer une obligation de diagnostic pour les transactions de véhicules d'occasion sur les véhicules de 4 ans et plus, sur le modèle du bilan énergétique obligatoire exigé dans toute transaction immobilière.

Cette obligation d'éco-diagnostic sera formalisée par la fourniture d'un rapport à l'acheteur précisant le cas échéant les causes probables des anomalies détectées.

De surcroît, contrairement à ce qui existe pour les véhicules essence, il n'existe, en dehors du contrôle de l'émission de fumées – opacimétrie- aucun contrôle des émissions polluantes des véhicules diesel.

L'obligation de diagnostic pourra – sur décision volontaire de l'automobiliste – amener la réalisation des actions de maintenance correctives identifiées par le réparateur sur la base du rapport de diagnostic, pour corriger à titre préventif ou curatif, les déviations et anomalies de fonctionnement et d'émission et ramener le moteur au plus près de ses plages de fonctionnement nominales (puissance - consommation - pollution).

On estime que la généralisation de la mise en œuvre des opérations d'éco-entretien consécutives aux éco-diagnostics permettrait d'éviter l'émission de 733 000T de CO², 18 000T de Nox et 900T de particules fines (mesures en cycle Artémis – proche de la réalité de circulation).

En outre, si cette mesure était appliquée aux transactions VO de 4 ans et plus, soit plus de 5 millions de véhicules par an, cela représenterait un surcroît potentiel de 1.600.000 heures de travail équivalent à un millier d'employés (en extrapolant les premiers résultats de test effectué).