



N° 3396

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 janvier 2016

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur la **révision des procédures de mesure des émissions  
de polluants atmosphériques automobiles,**

(Renvoyée à la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPEENNES,

PAR M<sup>ME</sup> DANIELLE AUROI,

Rapporteure,



## PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 191,
- ④ Vu le règlement 715/2007 (CE) 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,
- ⑤ 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 véhicules,
- ⑥ Vu la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques,
- ⑦ 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'Europe,
- ⑧ Vu le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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,
- ⑨ Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE)

n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers (COM/2014/28 final),

- ⑩ Vu la proposition de règlement (UE) de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5/6) (D040155/01) du 23 septembre 2015,
- ⑪ Vu la proposition de règlement (UE) de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (D042120/03) du 23 novembre 2015,
- ⑫ Vu la résolution du Parlement européen du 27 octobre 2015 sur la mesure des émissions dans le secteur automobile (2015/2865(RSP)),
- ⑬ Vu les conclusions adoptées par la Commission des affaires européennes sur la lutte contre la pollution atmosphérique le 8 juillet 2014,
- ⑭ Vu les conclusions adoptées par la Commission des affaires européennes sur les mesures des émissions de polluants atmosphériques dans le secteur de l'automobile le 27 octobre 2015,
- ⑮ Vu le rapport 2015 sur la qualité de l'air en Europe publié le 30 novembre 2015 par l'Agence Européenne de l'Environnement,
- ⑯ Considérant que la pollution atmosphérique continue d'affecter la santé générale des Européens, réduisant leur qualité de vie et leur espérance de vie,
- ⑰ Considérant que la pollution de l'air a aussi une incidence économique considérable, et que les polluants atmosphériques ont également des effets néfastes importants sur la vie végétale et les écosystèmes,
- ⑱ Considérant que l'Union européenne a entrepris de renforcer sa législation, en particulier celle relatives aux émissions des automobiles et des poids lourds, qui constituent la principale

source de polluants atmosphériques nuisibles à la santé, en fixant en 2007 des limites maximales d'émissions, les normes Euro 5 et Euro 6, appelées à être mises en œuvre successivement, afin de donner la visibilité et le temps d'adaptation nécessaires aux industriels du secteur automobile,

- ⑲ Considérant que la norme Euro 6 s'applique aux nouveaux véhicules réceptionnés depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014 et à tous les véhicules vendus depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015,
- ⑳ Considérant que l'adoption d'un nouveau cycle d'essai fondé sur la mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles doit avoir pour objectif d'assurer le respect effectif des normes limites d'émission fixées par les législateurs de l'Union, dans des conditions et des délais raisonnables,
- ㉑ Considérant que la crédibilité de l'Union européenne en matière de respect de ses propres normes environnementales et l'acceptabilité de ces dernières reposent aussi sur leur mode d'adoption, qui doit être le plus transparent possible,
- ㉒ 1. Se félicite de l'aboutissement des réflexions entamées en 2011 sur la rénovation des cycles d'essais et approuve la mise en place d'un nouveau cycle d'essai fondé sur la mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles ;
- ㉓ 2. Réitère son souhait que le cycle d'essai en conditions de conduite réelles ait un impact significatif sur l'obtention de l'homologation ;
- ㉔ 3. Accepte que cette définition d'un nouveau cycle d'essai fondé sur la mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles repose sur un mécanisme de « limites à ne pas dépasser » fondées sur un facteur de conformité mais :
- ㉕ - Regrette qu'elle s'accompagne d'un report indéterminé de la mise en œuvre effective des seuils limites d'émission de polluants atmosphériques définis en 2007, puisque seul un engagement de revue

annuelle du facteur final de conformité en fonction du progrès technique est envisagé ;

- ②6 - S'interroge sur la pertinence des niveaux retenus, compte tenu de leur mode d'adoption ;
- ②7 4. Appelle à une définition des facteurs de conformité ne prenant en compte que les contraintes technologiques liées aux mesures, et souhaite une adoption rapide et dans la transparence de ces derniers ;
- ②8 5. Ne méconnaît pas les enquêtes en cours menées au niveau national, mais souligne l'implication variable des États membres, les incertitudes qui demeurent sur l'étendue du parc automobile concerné, ainsi que le caractère inégal des solutions proposées aux consommateurs, ce qui n'est pas acceptable ;
- ②9 6. Appelle la Commission européenne à exercer la plénitude de ses pouvoirs de « gardienne des traités » afin de garantir l'application du droit de l'Union ;
- ③0 7. Se félicite de la mise en place par le Parlement européen d'une commission d'enquête pour examiner les allégations d'infraction au droit de l'Union et de mauvaise administration dans l'application de celui-ci, en ce qui concerne la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile.