

Questions to Ms Ségolène Royal - French Minister for the Environment, Energy and Marine Affairs

No.	Question
1	<p>PSA published fuel consumption of 30 different models in real driving conditions and engaged itself to do the same with NO_x figures in the future. They also engaged themselves that new models from September 2017 onwards will emit a maximum of 120mg/km NO_x (in line with the conformity factor of 1.5 agreed for 2020). Does the French Government envisage to support these initiatives? Is the French Government willing to exercise pressure on other car producers to follow it?</p> <p><i>Les autorités françaises accueillent favorablement l'initiative du groupe PSA en partenariat avec l'ONG Transport&Environnement sous le contrôle de Bureau Veritas. Elles rappellent qu'elles ont soutenu l'adoption du nouveau cycle d'essais WLTP avec des dates d'application ambitieuse. Elles se félicitent à cet égard du texte adopté par le TCMV et souhaitent qu'il soit publié dans les meilleurs délais. Les autorités françaises considèrent que la mise en place des nouveaux tests en conditions de conduite réelle sont une avancée notable qui permettra de garantir que les véhicules respectent les limites réglementaires d'émission de polluants non seulement sur banc mais aussi en conditions d'utilisation normale. Pour le bon fonctionnement du marché européen, la Commission ne devrait pas laisser chaque constructeur développer ses propres tests sans s'assurer de la cohérence.</i></p>

2	<p>In the written answers to the EMIS questionnaire France stated that its authorities had tested 97-204 vehicles per year between 2012 and 2015 for the in-service conformity. Please explain on which basis those models were selected and the origin of the concrete vehicles tested. Were also VW models, which had been equipped with the defeat device, tested? If so, can you share the results of those tests with the EMIS Committee?</p> <p><i>Les contrôles de conformité sont réalisés conformément aux prescriptions du règlement 692/2008. En particulier, l'échantillonnage est déterminé selon l'appendice 2 de l'annexe II de ce règlement. Les autorités françaises ne réalisent des essais de conformité en service que sur les véhicules pour lesquels elles délivrent l'homologation des émissions. Aucune homologation de ce type n'a été délivrée par la France pour le groupe VW.</i></p>
3	<p>South Korean authorities in their investigations draw the conclusion that the Nissan Qashqai (available in the Korean market) is equipped with an illegal defeat device similar to the one used by VW. Since 1999 Nissan and Renault are forming a strategic partnership in the so-called Renault-Nissan Alliance. Can you please assess the results of these investigations and elaborate on France's cooperation with the South Korean authorities on the issue?</p> <p><i>Dans le cadre de la campagne lancée par la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, des tests ont été réalisés sur le Nissan Qashqai équipé d'un moteur K9 K 1,6L. Sans surprise ce moteur a réagi de manière similaire aux modèles Renault équipés du même moteur (Renault Talisman et Espace). Les essais réalisés n'ont pas permis de démontrer l'existence de dispositif d'invalidation tel que celui utilisé par VW sur ces modèles. Des investigations complémentaires ont été réalisées sur des modèles Renault ont concerné le moteur K9K 1,5L et non K9K 1,6L. Les autorités françaises n'excluent pas de lancer des investigations complémentaires sur ce moteur Renault mais ont souhaité dans un premier temps explorer un large panel de constructeurs mettant des véhicules Diesel sur le marché français. Les tests sont en cours et les résultats seront rendus publics.</i></p>

4 In the written answers submitted by the Permanent Representation of France in response to the Questionnaire sent by EMIS Committee to national authorities, it is repeatedly stated that the French authorities actively participated in the RDE development process which was initiated shortly after the adoption of the Euro 5 and 6 standards, and that it advocated for its quick adoption. The French Minister for Environment was very vocal about ambitious RDE proposal and argued against a compromise on citizens' health. Yet, the French representative in the expert committee approved the watering down of the proposal of the European Commission by incorporating in the RDE legislation very high Conformity Factors. Could you please explain the inconsistencies in the French approach? Could you please tell whether you agree with the set level of Conformity Factors in the RDE legislation? Do you have any understanding for the manufacturers' demand for more time to prepare themselves for the new tests given that they knew from 2011 onwards that the new on-road testing is going to be introduced as of 2017 and that various experts and engineers, as well as US Environmental Protection Agency state that with current technology car manufacturers can easily meet the European or even American (40-60 mg/km) NO_x emission limits? And lastly, did you consult the mayor of Paris, who among 20 other European mayors, has joined a legal challenge, on the TCMV decision as being incompatible with France's (and the EU's) obligations to reduce air pollution?

La Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer a demandé à plusieurs reprises qu'un échange se fasse au niveau du Conseil des ministres et non uniquement en comité pour la mise en place de ces nouveaux tests en conditions de conduite réelle. Force est de constater que sa demande n'a pas été entendue par la Commission qui a continué les travaux sur le paquet RDE en comitologie, avec notamment le 3ème paquet qui sera proposé au vote du TCMV en décembre. C'est donc l'occasion de rappeler ici que la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer souhaite que le Parlement européen, le Conseil et la Commission reprennent au plus vite les trilogues sur le règlement 715/2007 afin d'introduire dans ce texte le principe que les facteurs de conformité doivent être égaux à 1 majoré des seules incertitudes techniques dues à l'outil PEMS.

Les tests réalisés par la France sur les oxydes d'azote montrent que les technologies sont aujourd'hui disponibles pour atteindre sans attendre le coefficient de conformité de 1,5. Les autorités françaises souhaitent donc que la Commission propose une révision des facteurs de conformité NO_x au plus vite. De même pour les particules en nombre, les autorités françaises font observer que la dérogation accordée pour les véhicules essence a laissé suffisamment de temps aux constructeurs pour équiper leurs véhicules des dispositifs permettant un traitement efficace des particules, en particulier des filtres à particules. Aucune raison technique ne pourrait justifier un report des dates proposées par la Commission ni un relèvement du facteur de conformité que les autorités françaises souhaitent le plus ambitieux possible.

5 In the written answers submitted by the Permanent Representation of France in response to the Questionnaire sent by EMIS to national authorities, it is stated that it is not possible for a car manufacturer to seek type approval in a Member State if they have already been refused type approval for the same car type. On page 5 it is stated that in practice car manufacturers are never refused type approval because manufacturers will stop the type approval process if they see any risk that they will fail the test procedure. However, following an EMIS committee delegation visit to the Luxembourg, it was claimed by a civil servant from the Department of Transport that in their experience car manufacturers have switched type approval authority (the example given was from the Luxembourg *Société Nationale de Certification et d'Homologation* (SNCH) to the National Standards Authority of Ireland) because they felt they could get an easier type approval elsewhere. Have you heard of such instances of switching type approval authorities? Procedurally, at what point in the type approval process is such a move allowed? For what reasons, in your opinion, would a manufacturer want to switch type approval authorities?

Les autorités françaises considèrent qu'il n'est pas acceptable qu'un constructeur choisisse de s'adresser à une autre autorité d'homologation parce qu'il considère que le niveau d'exigence de la première est trop élevé. Les autorités françaises ont conscience que cette situation puisse arriver, voire soit déjà arrivée. C'est pourquoi, les autorités françaises appellent, dans le cadre des négociations en cours sur la révision de la directive qui encadre l'homologation des véhicules (directive 2007/46), à mettre en place une supervision forte et indépendante de l'ensemble des acteurs (constructeurs, services techniques et autorités d'homologation) afin de garantir que le niveau d'exigence est le même quelle que soit l'autorité d'homologation ayant délivré la réception. Les autorités françaises soutiennent l'installation d'une agence européenne de surveillance du marché même si cette option n'a pas été retenue dans la proposition initiale de la Commission. Une telle agence pourrait alors se prononcer sur l'acceptabilité des raisons qui pourraient amener un constructeur à changer d'autorité d'homologation en cours de processus. La réglementation actuelle ne donne aucun pouvoir à la Commission, ni aux Etats membres, dans ce sens. Ce point doit être corrigé.

6	<p>If we compare the emission standards in the EU and the USA, they seem to give advantage to local producers and commonly used technologies. In the USA, European car manufacturers have to cope with ambitious NO_x standards which factually eliminate broader usage of diesel powered cars on the US market. On the other hand, the EU seems to focus more on CO₂ emissions, which leads to CO₂ limits hardly reachable with big petrol engines broadly used in the USA. As Transport Minister of your country, can you imagine deepened mutual recognition and legislative coordination between the EU and the USA, with the aim to develop common technologically neutral emission limits and emission testing procedures?</p> <p><i>La réglementation européenne en matière automobile découle principalement des travaux menés sous l'égide de la CEE-ONU. Si des discussions sur de telles procédures doivent avoir lieu, cela doit se faire dans cette enceinte.</i></p>
7	<p>Why did France originally plan to further delay the introduction of new cycle lab tests until 2020, while knowing about the necessity of replacing the odd and inadequate NEDC test which was last updated in 1997 and were no longer fit for purpose already in mid 2000s for type approval of the new generations of vehicles with much developed techniques built-in and stronger engines?</p> <p><i>La Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer considère que la mise en place du nouveau cycle d'essais aurait dû faire l'objet d'échanges au niveau du Conseil des ministres et non uniquement en comité. Les discussions menées au niveau des experts ont conduit ces derniers à privilégier la robustesse du nouveau cycle et non son adoption rapide. Les Ministres n'ont pas eu l'occasion de valider ce choix. La Ministre se félicite du texte adopté qui permet de garantir une représentativité suffisante du nouveau cycle et de mettre fin aux flexibilités de la procédure NEDC. Elle souhaite que ce texte soit publié rapidement pour permettre enfin sa mise en œuvre.</i></p>

8 Are you aware of how the representatives of the Ministry of Environment during the negotiation of the first RDE package in 2015 actually advocated for the conformity factors (CFs) in the negotiations in TCMV, especially regarding the fact that French national position requested higher CFs than those originally proposed by EC? On which data or knowledge have France based its original negotiation position in TCMV, taking into account the fact that here are no real in-use checks of vehicles under normal operation (market surveillance tools) so far carried out by national authorities responsible to verify the emissions of in-use cars already placed in the market or end-series vehicles? Can it be excluded that this position was under no circumstances based or motivated by the knowledge of the insufficient level of compliance of EURO 5 vehicles in the market as produced by national car manufacturers? How is this approach consistent with the fact that France has been facing infringement procedures by the European Commission for NO₂ limit exceedances?

La Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer considère que la mise en place des nouveaux tests en conditions de conduite réelle aurait dû faire l'objet d'échanges au niveau du Conseil des ministres et non uniquement en comité. Les discussions ont été menées au niveau des experts. La Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer a toujours considéré que la proposition initiale de la Commission pouvait être soutenue. Pour ce qui concerne le NO₂, la France rappelle qu'elle a demandé à la Commission en août 2010 de proposer une limite NO₂ pour le transport routier. Les autorités françaises ont rappelé leur demande à plusieurs reprises, notamment dans le cadre des négociations en cours sur la révision du règlement Euro 5/6 (trilogue à l'arrêt actuellement). Elles profitent de l'occasion pour demander au Parlement européen d'œuvrer à la mise en place de ces limites lorsque les trilogues reprendront.

9 French inquiry confirmed widespread irregularities in diesel emissions data. In the report of the French inquiry, published at the end of July, the French committee concluded that European national authorities “encouraged” car manufacturers to produce diesel cars that polluted more than EU limits allowed by insufficiently investigating emissions of cars on the road. Do you share this opinion? And is this the case also for Renault, a partially state-owned company?

You have said: “The manufacturers will be made to face up to their responsibilities because air pollution is a serious problem over which we cannot procrastinate or take lightly”. What are the concrete actions carried out by the French Government?

La Ministre de l’environnement, de l’énergie et de la mer a installé une commission indépendante pour superviser les tests sur les émissions des véhicules diesel. La Ministre a publié fin juillet le rapport de cette commission. Sans se prononcer sur l’ensemble du rapport, elle approuve les recommandations émises. Leur mise en œuvre sera suivie par cette commission indépendante.

En parallèle de la campagne lancée à la demande de la Ministre, les services du Ministère de l’économie conduisent des investigations sur la situation de plusieurs constructeurs commercialisant des véhicules en France. A la suite des investigations concernant le groupe Volkswagen et le groupe Renault, la DGCCRF a remis ses conclusions au Parquet. Les instructions judiciaires sont en cours pour ces 2 constructeurs et les investigations se poursuivent pour les autres. Par ailleurs, au cours de la campagne d’essais, les autorités françaises ont relevé des irrégularités sur deux modèles du constructeur Renault. La stratégie de rappel est toujours en cours d’instructions.

10	<p>The investigation performed by German, UK, Italian and by your own authorities discovered that most vehicles tested had much higher NO_x emissions on the NEDC cycles at hot start rather than at cold start. Such results would seem to point towards the presence of defeat devices or unlawful emission control strategies that render inactive or partially inactive the emission control system outside the scope of the test. Are you conducting further investigations to understand the illogical test results, in order to enforce the ban on defeat devices in the Regulation 715/2007/EC?</p> <p><i>Les tests menés lors de la campagne lancée par la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer n'ont pas permis d'établir la présence d'un dispositif permettant de tromper les cycles d'homologation ni d'exclure une telle éventualité. Ces essais ont néanmoins montré des dépassements significatifs des limites d'émissions en conditions réelles de circulation. Ils ont permis de constater que les systèmes de dépollution utilisés par plusieurs constructeurs ne fonctionnent pas de façon optimale en permanence afin, ont-il déclaré, « de préserver différents éléments de motorisation » ce qui est prévu par la réglementation européenne.</i></p> <p><i>Avec l'enquête lancée en France et celles que les autorités allemandes et anglaises ont menées, nous disposons aujourd'hui de nombreuses mesures faites dans des conditions rigoureuses et reproductibles. Des investigations complémentaires vont pouvoir désormais être lancées de manière ciblée afin de mieux comprendre les dysfonctionnements des dispositifs de traitement. Les autorités françaises ont demandé à l'IFPEN de mener des expertises complémentaires sur dix véhicules de 7 constructeurs différents. Quatre analyses ont déjà été terminées et leurs résultats présentés à la commission indépendante. Trois véhicules sont toujours en cours d'essais et trois autres restent à planifier.</i></p>
11	<p>Member States are responsible for enforcing the Regulation 715/2007/EC in its entirety, including the provisions on Article 5(1) which require manufacturers to equip vehicles so as to fulfil the requirements of the Regulation "in normal use". What measures have you taken to do market surveillance on vehicle performance "in normal use", in particular after JRC reported on the discrepancies measured with PEMS equipment?</p> <p><i>La surveillance du marché doit être renforcée en France et en Europe. La France défend des positions fortes dans ce sens dans le cadre de la révision de la directive 2007/46. Les constructeurs doivent contribuer financièrement à cette surveillance. La campagne de tests réalisée par la France montre qu'un prélèvement faible, sur le montant de chaque véhicule neuf vendu, de l'ordre de un à deux euros par véhicule, permettrait de mettre en place une surveillance de marché satisfaisante [3M€ pour 86 véhicules]</i></p>

12 What are the next steps that the Government is planning regarding the findings of the recent Transport & Environment Report ([Dieselgate: Who? What? How?](#)), specifically concerning that more than 5.5 million EURO 5 and 6 vehicles placed already in the market emit on the road at least 3 times more NO_x emissions than allowed by the EURO 5 and 6 limits? What steps are you planning on taking to verify and/or remedy these vehicles?

La publication de Transport & Environnement ne fait que reprendre les conclusions des enquêtes menées par plusieurs autorités, dont les autorités françaises. A la suite de la campagne lancée par la Ministre, dont les résultats ont tous été publiés pour les 86 véhicules testés, les autorités françaises ont demandé aux constructeurs français, en particulier à Renault, de proposer un plan d'actions pour réduire significativement les émissions de NO_x en conditions de conduite réelle. Renault a présenté sa stratégie à la commission d'enquête indépendante mise en place en France afin de modifier le fonctionnement du système de recirculation des gaz échappement (EGR) ainsi que celui du piège à NO_x. Renault propose d'embarquer cette nouvelle calibration sur les véhicules qui seront homologués ainsi que les véhicules neufs vendus. Pour les véhicules Euro 6b déjà en circulation d'adopter la nouvelle calibration. Les autorités françaises instruisent actuellement le dossier pour s'assurer que cette nouvelle calibration atteint les résultats attendus. Par ailleurs, sans attendre l'entrée en vigueur du RDE, les autorités françaises ont pris la décision de ne pas homologuer des véhicules qui présenteraient des résultats insatisfaisants lors du monitoring RDE.