



Les Verts | Alliance Libre Européenne
au Parlement européen

À l'attention de :

Monsieur le Président de la Commission européenne Jean-Claude Juncker
Monsieur le Vice-Président Frans Timmermans
Monsieur le Vice-Président Maros Šefčovič
Monsieur le Commissaire Miguel Arias Cañete
Madame la Commissaire Violeta Bulc
Madame la Commissaire Elżbieta Bieńkowska
Monsieur le Commissaire Karmenu Vella

Strasbourg, le 7 octobre 2015

Monsieur le Président Juncker,
Mesdames et Messieurs les Commissaires,

La révélation par l'Agence américaine pour la protection de l'environnement de la violation de la législation américaine par Volkswagen entraîne des répercussions majeures pour l'Union européenne, notamment en matière de protection de la santé et de l'environnement, d'intégrité du marché intérieur et de politique industrielle. De manière plus générale, cela soulève également des questions sur la façon dont cet important secteur est réglementé. Ces révélations requièrent une réponse de la Commission à plusieurs niveaux. À notre avis, et au vu notamment des déclarations de la commissaire Bieńkowska lors de la session plénière du Parlement européen du 6 octobre, il est clair que tout reste encore à faire sur l'affaire Volkswagen. Ce scandale exige une réponse de la part de plusieurs Commissaires. Si la Commission européenne prend au sérieux la qualité de l'air, l'environnement, ou encore la crédibilité de l'économie européenne, elle doit faire preuve de détermination dans sa réponse à cette question. Jusqu'à présent, cela n'a pas été le cas et l'inaction de la Commission risque de compromettre encore davantage la crédibilité du projet européen.

Le règlement 715/2007/CE sur les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) est l'un des principaux instruments qui permettra de rectifier et de limiter les lourdes conséquences du transport routier sur la santé et l'environnement. Le règlement interdit explicitement l'utilisation de dispositifs de manipulation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions.

Les informations sur l'écart de performances des moteurs VW réalisées lors de tests par rapport à celles réalisées en conditions réelles ont été transmises aux autorités compétentes en la matière au sein de l'Union européenne. Les moteurs ont été approuvés pour être conformes à la norme européenne Euro 5 qui s'applique à toutes les homologations ayant eu lieu entre le 1er septembre 2009 et le 1er septembre 2014. Lorsque les autorités américaines (California Air Resource Board et EPA) ont lancé les enquêtes, aucune action coercitive n'a été engagée sur le marché européen.

Prenant acte de cette inaction, nous exigeons la divulgation complète par la Commission des conversations échangées par courriels entre l'EPA et la Commission, et entre la Commission et les États membres en lien avec les écarts de performance relevés. Il est essentiel que la Commission européenne assume pleinement sa responsabilité en matière de respect du droit de l'UE et de son obligation par les Traités d'assurer l'exécution robuste de la législation communautaire dans le domaine de la protection de la santé publique et de l'environnement. Puisque Volkswagen a déjà reconnu avoir installé des dispositifs de manipulation sur les véhicules vendus au sein de l'Union européenne, nous demandons instamment à la Commission d'engager des procédures d'infraction à l'encontre des autorités allemandes pour n'avoir pas respecté les dispositions du règlement 715/2007/EC.

Comme nous avons des raisons de soupçonner que le cas de Volkswagen n'est peut-être pas isolé, nous attendons également de la Commission qu'elle ouvre une enquête sur les performances des véhicules vendus dans l'ensemble de l'Union européenne, en conditions réelles, afin de vérifier le respect des valeurs limites de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs recherches indépendantes ont en effet indiqué que de nombreux véhicules ayant en théorie passé les tests antipollution dépassent en réalité de loin les plafonds d'émission tels qu'énoncés dans le règlement Euro 5/6. La Commission doit enfin agir, vérifier les faits, et veiller à ce que tous les écarts constatés soient suivis de mesures coercitives et du rappel des véhicules. Il en va du bon fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions installés dans les véhicules utilisés sur les routes européennes.

Des nouvelles procédures robustes de tests en conditions réelles doivent être mises en place de toute urgence. C'est ce qu'a demandé la commission de l'Environnement du Parlement européen pour tous les véhicules homologués ou enregistrés à partir de 2015, réagissant aux multiples tentatives des fabricants automobiles et de certains États membres de retarder et d'atténuer la mise en place de tests en conditions réelles lors des négociations en comitologie. Ces tests en conditions réelles devraient pouvoir garantir l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions et permettre aux véhicules de se conformer au règlement Euro 5/6, avec un facteur de conformité qui ne pourra refléter que les tolérances permises dans les procédures de test qui seront mis en place d'ici 2017. Cette nouvelle procédure de test doit être effectuée sur les véhicules de série et non pas sur des « véhicules de référence » préparés à cet effet et qui diffèrent de manière significative de ceux qui sont vendus. Nous attendons de la Commission qu'elle soutienne le Parlement dans son effort d'inscrire ces nouvelles procédures dans la législation européenne, afin de s'assurer que la loi permette enfin l'amélioration nécessaire de la qualité de l'air. Les technologies de contrôle des émissions sont actuellement disponibles, et compte tenu du fait que les normes européennes sur les émissions de NOx pour les véhicules diesel tolèrent le double des normes fédérales américaines en matière d'émissions, aucune marge de manœuvre ou délai supplémentaire visant à satisfaire les valeurs limites convenues par les législateurs en 2006 ne pourra être toléré.

Au regard du droit européen de la concurrence, s'il est établi que l'industrie automobile et/ou ses fournisseurs ont perçu des primes gouvernementales sur les voitures respectueuses de l'environnement dont il a été prouvé qu'elles ne respectent pas les dispositions légales leur permettant d'être réellement éligibles, nous estimons que ces primes doivent être restituées. En effet, si elles ne le sont pas, cela équivaldrait à une distorsion de la concurrence, du fait qu'ils auraient perçu des subventions d'État injustifiées et donc illégales. Même s'il faut laisser le temps aux États membres concernés d'agir, nous considérons que c'est à la Commission européenne de les encourager fortement à le faire, afin d'éviter des procédures de restitution d'aides d'État accordées illégalement.

Ces révélations mettent en évidence de sérieux problèmes en matière de surveillance et d'application de la législation européenne. Il est évident que l'industrie automobile jouit d'un statut particulier dans de nombreux États membres, susceptible de conduire au détournement de la réglementation par certaines entreprises qui occupent une position trop importante ou trop stratégique. En la matière, accorder à une seule autorité nationale la responsabilité des tests de conformité des véhicules avec les normes européennes en matière d'émissions fait courir un risque de conflits d'intérêts intrinsèques. C'est pourquoi nous avons besoin d'une autorité européenne indépendante chargée de faire respecter les règles de l'UE et qui appliquerait des sanctions lorsqu'elles ne le sont pas. Il est du ressort de la Commission de présenter une proposition en ce sens.

Ce scandale constitue une menace grave pour l'un des principaux secteurs industriels européens. Bien que nous croyions que la mobilité de demain sera davantage durable et collective, nous avons besoin d'une réponse européenne cohérente et concertée afin de restaurer la crédibilité au sein du secteur automobile. Les règles européennes doivent enfin servir à encourager durablement les constructeurs automobiles à produire des voitures plus efficaces et moins polluantes. Cette transition est inévitable au niveau mondial et si les constructeurs automobiles européens souhaitent conserver leur position dans l'industrie, ils n'ont pas d'autre choix que d'effectuer ce virage vers la production de voitures plus propres. La Californie a démontré le succès de cette politique ambitieuse, qui autorise par exemple seulement la moitié des valeurs européennes actuelles d'émissions de NOx. On pourrait penser que Tesla est le résultat de ce succès. Il est temps que la politique européenne encourage notre industrie automobile à aller dans la même direction avant qu'elle ne soit laissée pour compte.

Nous comptons sur vous pour faire en sorte que la Commission européenne dirige cet effort collectif et concerté ; vous pouvez compter sur notre soutien entier et constructif dans cette entreprise cruciale.

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre très haute considération.

Rebecca Harms

Philippe Lamberts

Co-Présidents du groupe des Verts/ALE au Parlement européen