



Conférence de presse

Le scandale des émissions NOx : la position du Luxembourg et les démarches du Gouvernement



François BAUSCH
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

6 février 2017





Sommaire



1. Historique du « scandale Volkswagen »

2. Mise sur le marché de voitures - conditions

3. Homologation au Luxembourg

4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg

5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1. « Scandale Volkswagen »

5.2. Système d'homologation en général

6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



1. Historique du « scandale Volkswagen » (1/4)

2014:

Etude sur la pollution automobile dans des conditions de conduite réelles par le « INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION » (ICCT).

- **Important dépassement d'émissions NOx** des voitures Volkswagen testées par rapport aux normes américaines.
 - Résultat confirmé par des tests de longue durée (ICCT).
 - Action de **rappel du constructeur « Volkswagen »** de plus de 500.000 voitures aux **Etats-Unis** pour 1^{re} adaptation du système de gestion du moteur.





1. Historique du « scandale Volkswagen » (2/4)

2015:

Nouveaux tests menés par le « California Air Resources Board » (CARB) en laboratoire (modifications de paramètres).

- Limites d'émission **NOx** toujours dépassées.
- **Aveu de « Volkswagen » aux Etats-Unis** concernant l'installation d'un « *defeat device* », détectant que la voiture est soumise à un test en laboratoire.





1. Historique du « scandale Volkswagen » (3/4)

Septembre 2015:

→ Eclatement du « scandale Volkswagen »

Les **autorités américaines** retiennent que:

- Les émissions NOx dépassent fortement les limites autorisées.
- Le constructeur a utilisé un « *defeat device* » pour fausser les tests.

La **Commission européenne** informe les Etats membres que:

- La manipulation reconnue par le groupe Volkswagen aux Etats-Unis concerne **11 millions de voitures** dans le monde entier.





1. Historique du « scandale Volkswagen » (4/4)

Octobre 2015:

« Kraftfahrt-Bundesamt » (KBA):

- ***les voitures « Volkswagen » (Euro 5 / moteur EA 189) sont équipées d'un « defeat device » au sens du règlement 715/2007/CE.***

« **Defeat device** » : signifie tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules.





Sommaire

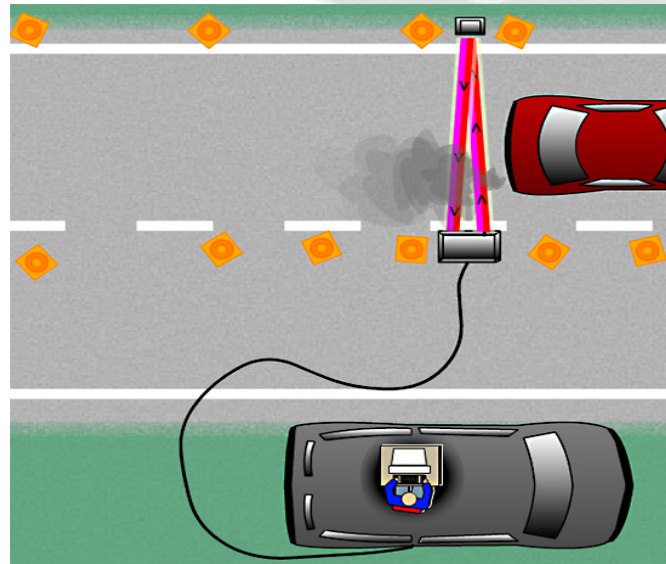
1. Historique du « scandale Volkswagen »
- → → **2. Mise sur le marché de voitures - conditions**
3. Homologation au Luxembourg
4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg
5. Mesures prises par le Luxembourg
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »
 - 5.2. Système d'homologation en général
6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



2. Mise sur le marché de voitures - conditions (1/2)

Aux Etats-Unis:

- Pas d'homologation.
- Principe de « **self-certification** » par le constructeur.
- « **In-use compliance** »: contrôle aléatoire des voitures en circulation.

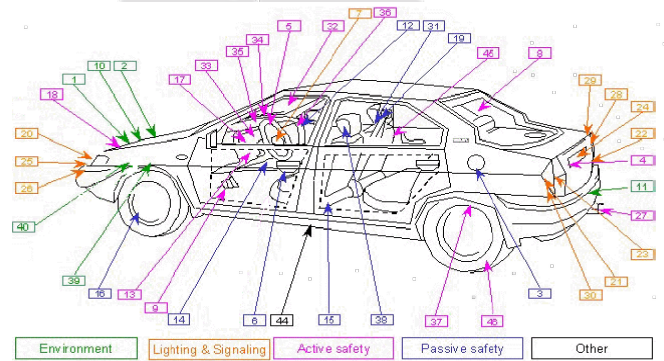




2. Mise sur le marché de voitures - conditions (2/2)

Dans l'Union européenne (directive cadre 2007/46/CE*):

- **Homologation harmonisée** basée sur le principe de **réception par une autorité compétente (tiers)**.
 - Acte par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule satisfait aux directives et règlements en vigueur.
 - Libre choix du constructeur en ce qui concerne l'autorité d'homologation.
- **Reconnaissance mutuelle** des certificats d'homologation (UE et UNECE).
- **Pas** de surveillance du marché.
- **Pas** de « *in-use compliance* ».





Sommaire

1. Historique du « scandale Volkswagen »
2. Mise sur le marché de voitures - conditions
- → → **3. Homologation au Luxembourg**
4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg
5. Mesures prises par le Luxembourg
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »
 - 5.2. Système d'homologation en général
6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



3. Homologation au Luxembourg ^(1/3)

Cadre légal:



- Loi du 1^{er} août 1971
(<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/1971/08/01/n2/jo>)
modifiée par la loi du 14 juillet 2005
(<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2005/07/14/n5/jo>)
- Règlement grand-ducal modifié du 30 janvier 1983
(<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/1983/01/30/n1/jo>)
- Règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998
(<http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/1998/02/03/n1/jo>)



3. Homologation au Luxembourg (2/3)

Organisation:

Autorité compétente:

Ministre en charge des Transports.

Organisme d'homologation:

Société Nationale de Certification et
d'Homologation S.à r.l (SNCH).

Services techniques:

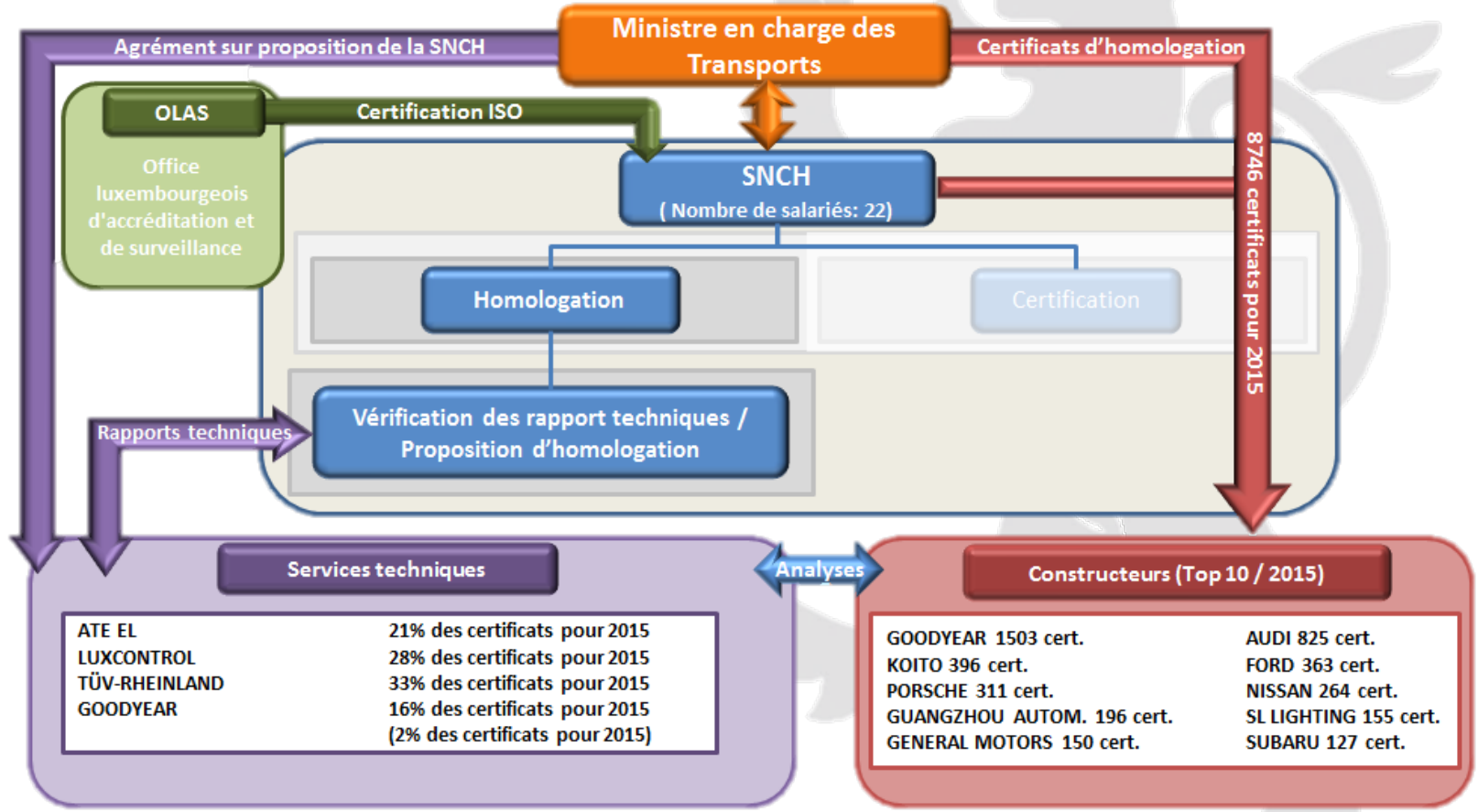
Organismes spécialisés en matière
d'essais d'homologation.

- ATE EL
- TÜV-Rheinland
- Luxcontrol
- Goodyear



3. Homologation au Luxembourg (3/3)

Organigramme:





Sommaire

1. Historique du « scandale Volkswagen »
2. Mise sur le marché de voitures - conditions
3. Homologation au Luxembourg
- 4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg**
5. Mesures prises par le Luxembourg
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »
 - 5.2. Système d'homologation en général
6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg (1/3)

Au Luxembourg:

31.521* voitures concernées (groupe Volkswagen)

- 17.178 du constructeur Volkswagen
- 8.655 du constructeur Audi
- 3.193 du constructeur Skoda
- 2.495 du constructeur Seat

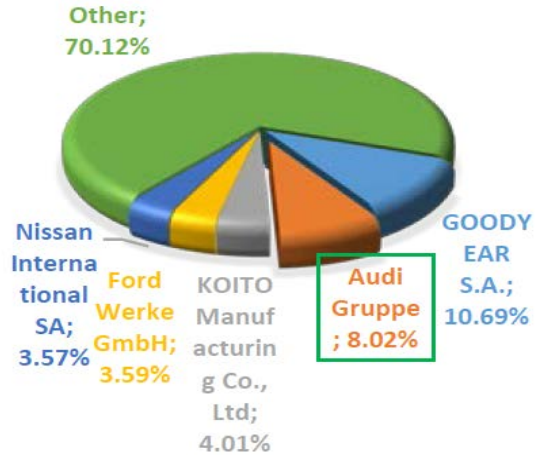
La **SNCH** a homologué, sur base des tests du **service technique ATE EL**, les **émissions des voitures AUDI**, équipées d'un moteur EA 189 (Euro 5) développé par Volkswagen (moteur de 3 ou de 4 cylindres avec une cylindrée de 1,2 l - 1,6 l - 2 l).



4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg (2/3)

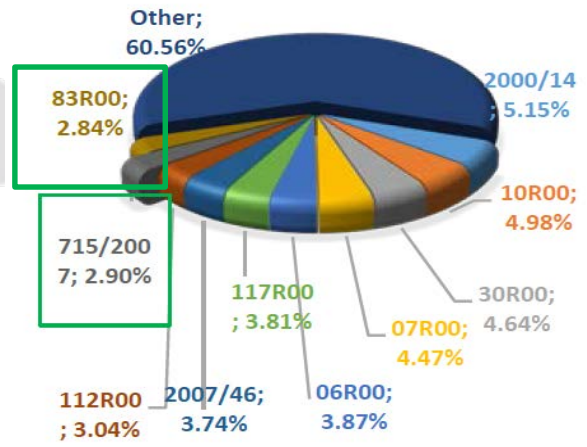
Statistiques:

Répartition des constructeurs



AUDI est un important client de la SNCH.

Pourcentage de certificats émis par rapports aux règlements et directives



5,74% émis en matière d'émissions sur l'ensemble des certificats délivrés par la SNCH.



4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg (3/3)

Législation européenne:

- La procédure d'homologation européenne en vigueur ne permet pas de détecter la présence d'un « **defeat device** ».

→ Note de la **Commission européenne** (8 octobre 2015):

*« **By their very definition DDs cannot be detected with the existing test procedures applied at the vehicle type approval.** »*

- L'utilisation d'un « **defeat device** » est formellement interdite par le règlement 715/2007/CE (sous réserve de quelques exceptions limitatives).
- Le **constructeur** atteste par le **certificat de conformité** que le véhicule respecte toutes les dispositions réglementaires européennes applicables au moment de sa production.



Sommaire

1. Historique du « scandale Volkswagen »
2. Mise sur le marché de voitures - conditions
3. Homologation au Luxembourg
4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg
- 5. Mesures prises par le Luxembourg**
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »**
 - 5.2. Système d'homologation en général
6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



5. Mesures prises par le Luxembourg

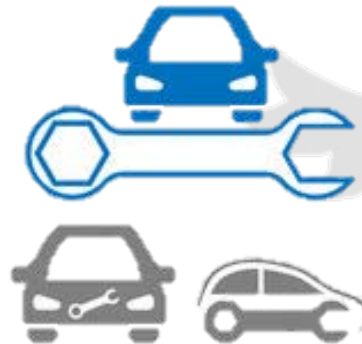
5.1 « Scandale Volkswagen » (1/10)

1) Rappel volontaire par le groupe Volkswagen

- Supporté par le MDDI.
- Vague de rappels en fonction de la disponibilité d'une solution.

Au 3 janvier 2017*:

- 84% des voitures concernées au Luxembourg sont autorisées par le KBA pour le rappel dont 24% ont été modifiées entre-temps.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (2/10)

2) Délégation du MDDI chez le KBA

- **Echange de vues sur les procédures d'homologation**
 - *Importance du « **know-how** » interne des organismes d'homologation par rapport aux services techniques.*
 - *Réorganisation du KBA en cours suite au « scandale Volkswagen » et dans la perspective de la future législation européenne.*

- **Recevoir des informations en relation avec le « scandale Volkswagen »**
 - *Confirmation du KBA sur l'utilisation d'un « **defeat device** » par le constructeur Volkswagen dans les voitures équipées d'un moteur EA 189.*
 - *Même moteur (EA 189) utilisé par le constructeur AUDI.*



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (3/10)



Demande d'expertise au service technique ATE EL concernant l'utilisation d'un « *defeat device* » par le constructeur AUDI.

- Classification du logiciel de gestion du moteur EA 189 revient aux Cours et Tribunaux.



Demande d'expertise technique neutre à l'Université de Luxembourg.

- En cours.



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (4/10)

3) Délégation du MDDI chez le constructeur AUDI

- Recevoir des explications détaillées en relation avec le « scandale Volkswagen ».
 - Production litigieuse (EA 189) pour le marché européen arrêtée.
 - Voitures homologuées suivant le règlement 715/2007/CE
 - Production maintenue pour le Maroc, l'Algérie et l'Afrique du Sud.
 - Emissions des voitures couvertes par un certificat d'homologation UNECE R83 délivré par le Luxembourg.



Procédure de retrait du certificat entamée

→ l'Afrique du Sud établit ses certificats nationaux sur base des certificats d'homologation émis par les autorités luxembourgeoises.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (5/10)

4) Collaboration avec les institutions européennes

Commission d'enquête du Parlement européen (EMIS)

- Entrevue à Luxembourg le 21 septembre 2016:
 - avec le ministre.
 - avec la SNCH.
- Participation d'EMIS à un test d'homologation d'émissions chez le service technique TÜV-Rheinland le 22 septembre 2016.
- *Hearing* du directeur de la SNCH par EMIS à Bruxelles le 11 octobre 2016.

Rapport attendu pour mars 2017



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (6/10)

Commission européenne

- Collaboration active dans les différents **Comités** de la Commission et dans le cadre des multiples **questionnaires**.
- **Mise en demeure** envoyée par la Commission au Luxembourg pour:
 - Absence de **sanctions spécifiques** prévues par la législation nationale contre les constructeurs, notamment en cas d'utilisation d'un « *defeat device* ».
 - Absence de **mesures prises** contre le constructeur AUDI.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (7/10)



Procédure législative en cours en vue d'introduire des **sanctions spécifiques** (en attente de l'avis du Conseil d'Etat):

- emprisonnement de 8 jours à 3 ans et/ou
- amende de 251 à 500.000 euros

→ pour tout **constructeur**

→ qui a **fraudé lors de l'homologation** ou a **mis sur le marché des voitures non conformes**.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (8/10)

Moyens existants pour agir face au « *scandale Volkswagen* »:

1. Mesure administrative

→ **retrait du certificat d'homologation.**

- Pour le marché européen, pas possible (production arrêtée).
- En cours pour certificat UNECE.

2. Sanctions pénales selon le droit commun

→ **faux, usage de faux, escroquerie.**





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (9/10)

5) Plainte pénale par le Luxembourg

- Juillet 2016: **Avis juridique** demandé
 - faisabilité pour tenter une **action en réparation du dommage** dans le cadre du « *scandale Volkswagen* »?

Conclusions:

1) Tests réalisés en présence d'un « *defeat device* »

- Le Luxembourg est victime d'agissements criminels et délictuels qui l'ont amené à établir des certificats d'homologation qu'il n'aurait pas émis, si les tests n'avaient pas été faussés.



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.1 « Scandale Volkswagen » (10/10)

2) Raisons du dépôt d'une plainte pénale:

- **Obligation légale** dans le chef du Ministre de donner avis au Procureur d'Etat de faits susceptibles de constituer un crime ou un délit.
- Instrument nécessaire et utile pour découvrir la vérité, vu les **pouvoirs d'investigation** spécifiques et exceptionnels en matière pénale.



6 février 2017: **Plainte pénale contre inconnu** (les auteurs à ce jour non identifiés) par le Luxembourg auprès du Procureur d'Etat près le tribunal d'Arrondissement du Luxembourg.





Sommaire

1. Historique du « scandale Volkswagen »
2. Mise sur le marché de voitures - conditions
3. Homologation au Luxembourg
4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg
- 5. Mesures prises par le Luxembourg**
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »
 - 5.2. Système d'homologation en général**
6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (1/6)

1) **Audit externe de la SNCH et du système d'homologation luxembourgeois**

- Vu la **complexité** de la matière et vu l'**évolution du cadre** légal au niveau européen, il importe d'évaluer la gouvernance et les procédures en vigueur pour, le cas échéant, les réorganiser.



Audit externe

Mission : fournir une évaluation critique de l'**organisation fonctionnelle** en place.

Méthodologie : entretiens, documentation et informations mises à disposition.

Période des travaux :

- Préparation des travaux : 22 février 2016;
- Analyse : février 2016 – octobre 2016;
- Présentation et validation des livrables : octobre 2016 – décembre 2016.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (2/6)

Périmètre de l'audit:

- **Rôles et responsabilités** des acteurs impliqués.
- **Processus d'homologation** au Luxembourg.
- Modalités de **financement**.

Constats:

- **Respect** par la SNCH des normes européennes / internationales.
- **Recommandations formulées** pour renforcer le système d'homologation au Luxembourg.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (3/6)

Principales recommandations:

1. Clarifier la **documentation des rôles et responsabilités** des différents acteurs impliqués.
2. Se doter des **moyens et ressources nécessaires** pour faire face à un domaine complexe et en pleine évolution.
3. Revoir les procédures en vue d'un **traitement harmonisé** des constructeurs / services techniques.
4. Revoir la procédure **d'agrément** des services techniques.
5. Revoir le système des **contrôles de production**.
6. Renforcer la **documentation des travaux et procédures d'homologation**.
7. Mettre en place une **comptabilité analytique**.



5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (4/6)



Plan d'action adopté par le **Conseil d'administration de la SNCH** lors de sa réunion du 14 décembre 2016.



Plan d'action établi par le **MDDI** avec comme mesures principales:

- **Revue du cadre légal du système d'homologation.**
- **Revue de la procédure d'agrément** des services techniques ainsi que de la **portée de l'agrément.**





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (5/6)

2) Surveillance du marché

Règlements cadres 167/2013/UE et 168/2013/UE:

- Obligation pour chaque Etat membre de désigner une autorité compétente.
- Au Luxembourg: Institut luxembourgeois de la normalisation de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS)



Adaptation du cadre légal (Loi votée le 19 janvier 2017 / en attente dispense 2^e vote constitutionnel):

- **l'ILNAS** est désormais également compétent en matière de **surveillance du marché dans le secteur automobile** { par anticipation au futur cadre légal européen [2016/0014 (COD)]}.





5. Mesures prises par le Luxembourg

5.2. Système d'homologation en général (6/6)

3) Révision de la directive cadre (2007/46/CE)*

- Collaboration active du Luxembourg.
- En faveur d'un **renforcement du système d'homologation**.
- En faveur d'un forum pour définir des positions communes et harmonisées.
- En faveur d'un **système de surveillance du marché coordonné par la Commission** européenne.
 - Éléments-clef pour un système de contrôle efficace.
 - Nombres d'essais définis à réaliser par chaque Etat membre.
 - Importance d'avoir une surveillance du marché indépendante.
- En faveur d'une **accréditation des organismes d'homologation**.



Sommaire

1. Historique du « scandale Volkswagen »
2. Mise sur le marché de voitures - conditions
3. Homologation au Luxembourg
4. « Scandale Volkswagen » et le Luxembourg
5. Mesures prises par le Luxembourg
 - 5.1. « Scandale Volkswagen »
 - 5.2. Système d'homologation en général
- 6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement**



6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement

(1/3)

1. **Rappel volontaire** par le groupe Volkswagen supporté par le MDDI.
2. Délégation du MDDI **chez le « Kraftfahrt-Bundesamt »** (KBA) à Flensburg.
3. **Demande d'expertise** au service technique ATE EL concernant l'utilisation d'un « *defeat device* » par le constructeur AUDI.
4. Demande d'expertise « technique » neutre à l'Université de Luxembourg.
5. Délégation du MDDI **chez le constructeur AUDI à Ingolstadt.**
6. Procédure de **retrait du certificat d'homologation** UNECE R83 au vu du maintien de la production AUDI pour le Maroc, l'Algérie et l'Afrique du Sud.



6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement

(2/3)

7. **Collaboration avec les institutions européennes** en vue de l'éclaircissement du « scandale Volkswagen ».

8. Projet de loi en vue d'**introduire des sanctions spécifiques** en cas de fraude par un constructeur lors de l'homologation ou en cas de mise sur le marché de voitures non conformes.

9. **Plainte pénale** contre inconnu par le Luxembourg pour faux, usage de faux et escroquerie.

10. **Audit externe** de la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) et du système d'homologation luxembourgeois, visant à évaluer la gouvernance et les procédures en vigueur pour, le cas échéant, les renforcer.



6. Récapitulatif des 14 mesures du Gouvernement

(3/3)

11. Mise en œuvre des recommandations résultant de l'audit externe par l'adoption de **plans d'actions**.

12. Adaptation du cadre légal national pour introduire une **surveillance du marché** dans le secteur automobile, par anticipation au futur cadre légal européen.

13. Collaboration active dans les travaux de **révision de la directive cadre 2007/46/CE** au sein du Conseil, en vue du renforcement du système d'homologation au niveau européen.

14. **Renforcement du « know-how »** au sein du MDDI par un ingénieur diplômé