



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 16 janvier 2019
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18
REV 1**

**ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
PORTANT MODIFICATION DU RÈGLEMENT (UE) N° 168/2013
EN CE QUI CONCERNE L'APPLICATION DE LA PHASE EURO 5
À LA RÉCEPTION PAR TYPE DES VÉHICULES À DEUX
OU TROIS ROUES ET DES QUADRICYCLES**

RÈGLEMENT (UE) 2019/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 janvier 2019

portant modification du règlement (UE) n° 168/2013
en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5
à la réception par type des véhicules à deux
ou trois roues et des quadricycles

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 367 du 10.10.2018, p. 32.

² Position du Parlement européen du 29 novembre 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 17 décembre 2018.

considérant ce qui suit:

- (1) Sur la base du rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil relatif à l'étude d'incidence approfondie de la phase environnementale Euro 5 pour les véhicules de catégorie L (ci-après dénommée "étude d'incidence") réalisée en vertu de l'article 23, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil¹, et compte tenu des problèmes rencontrés par les autorités compétentes en matière de réception et les acteurs concernés dans le cadre de l'application dudit règlement, certaines modifications et précisions devraient être apportées dans le règlement (UE) n° 168/2013 afin de garantir sa bonne application.
- (2) En ce qui concerne l'exigence d'installer un système de diagnostic embarqué (OBD) II, qui repère et signale les dysfonctionnements et la détérioration du système de contrôle des émissions, la Commission a conclu, sur la base de l'étude d'incidence, qu'il existait des limitations techniques en ce qui concerne la surveillance du catalyseur pour certains véhicules et que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour assurer sa mise en œuvre correcte. La surveillance du catalyseur ne sera sans doute pas prête pour la première étape de l'introduction de la phase d'émissions Euro 5, mais est attendue pour 2025. L'article 21 du règlement (UE) n° 168/2013 devrait, par conséquent, prévoir le délai nécessaire pour assurer la mise en œuvre correcte de l'exigence du système OBD II.
- (3) Étant donné que les véhicules des catégories L1e et L2e sont déjà exemptés de l'exigence d'être équipés du système OBD I, les véhicules de catégorie L6e, qui sont conçus et construits avec des spécifications de cyclomoteurs et produits en volumes relativement faibles, devraient également être exemptés de cette exigence.

¹ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

- (4) Il est nécessaire de clarifier l'exemption pour les véhicules des catégories L1e et L2e de l'exigence d'être équipés du système OBD II et d'étendre cette exemption aux quadricycles légers (catégorie L6e) et aux sous-catégories des motocycles d'enduro (L3e-AxE) et de trial (L3e-AxT).
- (5) Les motocycles d'enduro et de trial ont une courte durée de vie et sont très semblables, de par leur nature et leur utilisation, aux quads tout-terrains lourds (L7e-B), qui sont exemptés de l'exigence d'être équipés du système OBD II. Cette exemption devrait, par conséquent, être étendue aux motocycles d'enduro et de trial.
- (6) La Commission a conclu, dans l'étude d'incidence, que la procédure mathématique de calcul de la durabilité prévue à l'article 23, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) n° 168/2013, par laquelle les véhicules sont soumis à l'essai après 100 km d'utilisation, ne reflétait pas la détérioration réelle du système de contrôle des émissions d'un véhicule pendant sa durée de vie. Cette méthode ne devrait plus être utilisée et elle devrait être progressivement abandonnée d'ici 2025 afin de donner aux parties prenantes suffisamment de temps pour s'adapter. Pendant la période allant jusqu'en 2025, la distance cumulée requise parcourue par le véhicule avant qu'il ne soit soumis à l'essai devrait être augmentée pour assurer que les résultats de l'essai sont fiables.

- (7) La technologie qui est nécessaire pour satisfaire aux limites Euro 5 est déjà disponible. Toutefois, la Commission a conclu, dans l'étude d'incidence, que la date d'application des limites d'émissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) devait être reportée de 2020 à 2024 afin d'améliorer le rapport coût-bénéfice par rapport au scénario de base. De plus, les constructeurs de ces véhicules, qui sont principalement des PME, ont besoin de plus de temps pour assurer que la transition vers des groupes motopulseurs à émissions nulles, et notamment l'électrification, peut être réalisée d'une manière présentant un bon rapport coût-efficacité.
- (8) L'article 30 du règlement (UE) n° 168/2013 exige que la fiche des réception UE par type contienne, en annexe, les résultats d'essais. Dans un souci de clarté, cette disposition devrait être modifiée pour préciser qu'il s'agit de la fiche des résultats d'essais.
- (9) Certaines incohérences dans la date d'application des limites de niveau sonore pour Euro 5 dans l'annexe IV du règlement (UE) n° 168/2013 devraient être clarifiées pour assurer que les limites existantes (Euro 4) restent applicables jusqu'à ce que les nouvelles limites pour Euro 5 puissent être établies.
- (10) Le règlement (UE) n° 168/2013 a habilité la Commission à adopter des actes délégués pendant une période de cinq ans, qui a expiré le 21 mars 2018. Comme il existe un besoin continu d'adapter des éléments de la législation relative à la réception par type au progrès technique ou d'introduire d'autres modifications conformément aux habilitations, il convient de modifier ledit règlement pour prolonger la délégation pendant cinq années supplémentaires, avec possibilité de prorogation tacite.

- (11) Dans un souci de sécurité juridique, l'habilitation du règlement (UE) n° 168/2013 permettant à la Commission d'adopter des actes délégués concernant les prescriptions techniques relatives aux systèmes de diagnostic embarqués devrait être rendue plus claire et plus précise.
- (12) Étant donné que le présent règlement modifie le règlement (UE) n° 168/2013 sans étendre son contenu réglementaire et que les objectifs du présent règlement ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur portée et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (13) Il convient donc de modifier le règlement (UE) n° 168/2013 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 168/2013 est modifié comme suit:

- 1) L'article 21 est remplacé par le texte suivant:

"Article 21

Exigences générales relatives aux systèmes de diagnostic embarqués

1. Les véhicules de catégorie L, à l'exception des véhicules L1e, L2e et L6e, sont équipés d'un système OBD qui est conforme aux exigences fonctionnelles et aux procédures d'essai prévues par les actes délégués visés au paragraphe 8, et ce à compter des dates d'application énoncées à l'annexe IV.
2. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.1, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et signale les dysfonctionnements qui entraînent un dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B1.

3. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.2, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e et L7e sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui déclenche un signallement en cas de dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B1. Les systèmes OBD I destinés aux véhicules de ces (sous-)catégories signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.
4. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.3, les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui déclenche un signallement en cas de dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B2. Les systèmes OBD I destinés aux véhicules de ces catégories signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.
5. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.4, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont, en outre, équipés d'un système OBD II qui repère et signale les dysfonctionnements et la détérioration du système de contrôle des émissions, à l'exception de la surveillance du catalyseur, qui entraînent un dépassement des seuils d'émissions OBD établis à l'annexe VI, section B1.

6. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.5, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont, en outre, équipés d'un système OBD II qui repère et signale les dysfonctionnements et la détérioration du système de contrôle des émissions qui entraînent un dépassement des seuils d'émissions OBD établis à l'annexe VI, section B2.
7. Les paragraphes 5 et 6 ne s'appliquent pas aux motocycles d'enduro de la sous-catégorie L3e-AxE et aux motocycles de trial de la sous-catégorie L3e-AxT.
8. Afin d'harmoniser le signalement par le système OBD des défauts de sécurité fonctionnelle ou des défauts du système de contrôle des émissions et de faciliter la réparation efficace et effective d'un véhicule, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75, en vue de compléter le présent règlement en établissant les prescriptions techniques détaillées relatives aux systèmes de diagnostic embarqués pour les catégories et sous-catégories de véhicules indiquées à l'annexe II, section C1– Exigences de construction et exigences générales relatives à la réception par type des véhicules, la ligne relative au n° 11, y compris les exigences fonctionnelles OBD et les procédures d'essai pour les éléments énumérés aux paragraphes 1 à 7 du présent article, et les prescriptions techniques détaillées applicables à l'essai de type VIII visé dans l'annexe V."

2) À l'article 23, paragraphe 3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) une procédure mathématique de calcul de la durabilité:

Jusqu'au 31 décembre 2024, pour chaque composant d'émission, le produit de la multiplication du facteur de détérioration visé à l'annexe VII, section B, et du résultat de l'essai en matière de performances environnementales réalisé sur un véhicule ayant parcouru plus de 100 km après son premier démarrage à la fin de la chaîne de production est inférieur à la valeur limite de l'essai en matière de performances environnementales fixée à l'annexe VI, section A.

Nonobstant le premier alinéa, pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} janvier 2020 et pour les types de véhicules existants à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2024, pour chaque composant d'émission, le produit de la multiplication du facteur de détérioration indiqué à l'annexe VII, section B et du résultat de l'essai en matière de performances environnementales réalisé sur un véhicule ayant parcouru plus de 2 500 km, pour un véhicule dont la vitesse maximale par construction du véhicule est < 130 km/h, et plus de 3 500 km pour un véhicule dont la vitesse maximale par construction du véhicule est ≥ 130 km/h, après son premier démarrage à la fin de la chaîne de production est inférieur à la valeur limite d'émission d'échappement indiquée à l'annexe VI, section A."

3) À l'article 30, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) la fiche des résultats d'essais;"

4) À l'article 44, paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Le premier alinéa ne s'applique qu'aux véhicules se trouvant sur le territoire de l'Union qui étaient couverts par une réception UE par type en cours de validité au moment de leur production, mais qui n'étaient pas immatriculés ou mis en service avant que la validité de ladite réception n'expire."

5) À l'article 75, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 8, à l'article 22, paragraphes 5 et 6, à l'article 23, paragraphes 6 et 12, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 8, à l'article 32, paragraphe 6, à l'article 33, paragraphe 6, à l'article 50, paragraphe 4, à l'article 54, paragraphe 3, à l'article 57, paragraphe 12, à l'article 65 et à l'article 74 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 22 mars 2013. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes de cinq ans, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. La Commission élabore un rapport concernant la délégation de pouvoir au plus tard le 22 juin 2022 et neuf mois avant la fin de chaque période de cinq ans suivante."

6) Les annexes II, IV, V et VI sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE

Les annexes II, IV, V et VI sont modifiées comme suit:

- 1) À l'annexe II, section C1, ligne relative au n° 11, le signe "X" est supprimé pour les sous-catégories L6e-A et L6e-B.
- 2) À l'annexe IV, le tableau est modifié comme suit:
 - a) les points 1.1.2.1, 1.1.2.2 et 1.1.2.3 sont remplacés par le texte suivant:

"1.1.2.1.	Euro 4: annexe VI, section A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; pour L2e-U et L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: annexe VI, section A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; pour L3e-AxE et L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: annexe VI, section A2	L1e-L7e	1.1.2020; pour L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT et L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; pour L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT et L6e-B: 1.1.2025	";

b) les points 1.8.1, 1.8.2 et 1.8.3 sont remplacés par le texte suivant:

"1.8.1.	Exigences fonctionnelles OBD I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Procédure d'essai environnemental OBD I (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD I, annexe VI, section B1				
1.8.2.	Exigences fonctionnelles OBD I, y compris tout mode opératoire qui réduit de façon significative le couple moteur	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procédure d'essai environnemental OBD I (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD I, annexe VI, section B1				
1.8.3.	Exigences fonctionnelles OBD I, y compris tout mode opératoire qui réduit de façon significative le couple moteur	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procédure d'essai environnemental OBD I (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD I, annexe VI, section B2				

c) les points suivants sont insérés:

"1.8.4.	Exigences fonctionnelles OBD II à l'exception de la surveillance du catalyseur	L3e (sauf L3e-AxE et L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procédures d'essai environnemental OBD II (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD II, annexe VI, section B1				
1.8.5.	Exigences fonctionnelles OBD II	L3e (sauf L3e-AxE et L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procédures d'essai environnemental OBD II (essai de type VIII)				
	Seuils des essais environnementaux OBD II, annexe VI, section B2				

d) les points 1.9.1 et 1.9.2 sont remplacés par le texte suivant:

"1.9.1.	Procédure d'essai de niveau sonore et valeurs limites, annexe VI, section D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Procédure d'essai de niveau sonore et valeurs limites ⁽³⁾ , annexe VI, section D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	";

e) le point 1.9.4 est remplacé par le texte suivant:

"1.9.4.	Règlements CEE-ONU n ^{os} 9, 41, 63 et 92 ainsi que nouvelles valeurs limites connexes proposées par la Commission	L1e-L7e			".
---------	---	---------	--	--	----

- 3) À l'annexe V, section B, le contenu de la première colonne, deuxième ligne, est remplacé par le texte suivant:

"Essai de type I ⁽¹⁹⁾ Masse de particules (Euro 5 uniquement)".

- 4) L'annexe VI est modifiée comme suit:

a) à la section B1, la première ligne relative à la catégorie de véhicule "L6e-A" est supprimée;

b) à la section B2, première ligne:

i) les termes "L3e-L7e ⁽⁶⁾" sont remplacés par le texte suivant:

"L3e, L4e, L5e, L7e";

ii) les termes "Tous les véhicules de catégorie L, sauf L1e et L2e" sont remplacés par le texte suivant:

"Tous les véhicules de catégorie L, sauf L1e, L2e et L6e".