



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 25 novembre 2015
(OR. en)

14506/15

ENV 735
ENT 253
MI 753

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	23 novembre 2015
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D042120/03
Objet:	Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

Les délégations trouveront ci-joint le document D042120/03.

p.j.: D042120/03



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
D042120/03
[...](2015) **XXX** draft

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

**portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des
véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 715/2007 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 véhicules¹, et notamment son article 5, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 est l'un des actes réglementaires particuliers relevant de la procédure de réception par type prévue par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil².
- (2) Le règlement (CE) n° 715/2007 dispose que les nouveaux véhicules légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions et impose des exigences supplémentaires en matière d'accès aux informations. Les dispositions techniques spécifiques nécessaires à l'application de ce règlement ont été adoptées par le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission³.
- (3) La Commission a effectué une analyse détaillée des procédures, essais et exigences pour la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) n° 692/2008 sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et a constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5/6 dépassaient sensiblement les émissions mesurées sur le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NOx des véhicules diesel.

¹ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

² 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 (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

³ 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

- (4) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules ont réalisé d'importantes réductions d'émissions sur l'ensemble de la gamme des polluants réglementés, tel n'est pas le cas pour les émissions de NO_x des moteurs diesel (en particulier, ceux des véhicules légers). Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour corriger cette situation.
- (5) Les «dispositifs d'invalidation», tels que définis à l'article 3, point 10, du règlement (CE) 715/2007, qui réduisent le niveau de contrôle des émissions sont interdits. Des événements récents ont mis en lumière la nécessité de renforcer les mesures visant à s'assurer du respect de la réglementation à cet égard. Il convient donc de demander une meilleure supervision de la stratégie de maîtrise des émissions appliquée par le constructeur lors de la réception par type, suivant les principes déjà appliqués aux véhicules lourds par le règlement Euro VI (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution.
- (6) Régler le problème des émissions de NO_x des véhicules diesel devrait contribuer à faire baisser les hauts niveaux persistants actuels des concentrations de NO₂ dans l'air ambiant, qui constituent une préoccupation majeure pour la santé humaine.
- (7) En janvier 2011, la Commission a constitué un groupe de travail associant tous les acteurs intéressés afin de développer une procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) reflétant mieux les émissions mesurées sur route. À cette fin, et à l'issue de discussions techniques approfondies, l'option suggérée dans le règlement (CE) n° 715/2007, c'est-à-dire le recours à des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et à des limites à ne pas dépasser (NTE), a été suivie.
- (8) Comme convenu avec les parties prenantes du processus CARS 2020⁴, les procédures d'essai RDE devraient être introduites en deux phases: au cours d'une première période de transition, les procédures d'essai ne devraient être appliquées qu'à des fins de surveillance, tandis que, par la suite, elles devraient être appliquées avec des prescriptions RDE quantitatives contraignantes pour toutes les nouvelles réceptions par type et tous les nouveaux véhicules.
- (9) Les procédures d'essai RDE ont été introduites par le règlement (UE) [xxxx/2015] de la Commission⁵. Il est, à présent, nécessaire d'établir les prescriptions RDE quantitatives afin de limiter les émissions au tuyau d'échappement dans toutes les conditions d'utilisation normales, conformément aux limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007. À cette fin, les incertitudes statistiques et techniques des procédures de mesure devraient être prises en compte.
- (10) Afin de permettre aux constructeurs de s'adapter progressivement aux règles RDE, les prescriptions RDE quantitatives finales devraient être introduites en deux étapes successives. Dans la première étape, qui devrait commencer à s'appliquer 4 ans après

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe [COM(2012) 636 final].

⁵ Règlement (UE) [xxx/2015] de la Commission du [XXX] portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (JO L XX du XX.XX.2015, p. X).

les dates d'application obligatoire des normes Euro 6, un facteur de conformité de 2,1 devrait être appliqué. La deuxième étape devrait suivre 1 an et 4 mois après la première et devrait imposer la conformité totale à la valeur limite d'émissions de 80 mg/km pour les NOx fixée dans le règlement (CE) n° 715/2007, plus une marge tenant compte des incertitudes de mesure supplémentaires liées à l'application de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

- (11) S'il est important que toutes les situations de conduite possibles soient potentiellement couvertes par l'essai RDE, il convient d'éviter que les véhicules soumis à l'essai soient conduits d'une manière biaisée, c'est-à-dire avec l'intention de générer un essai positif ou négatif non pas en vertu de la performance technique du véhicule, mais en raison de caractéristiques de conduite extrêmes. C'est pourquoi des conditions limites complémentaires pour l'essai RDE sont introduites afin de répondre à de telles situations.
- (12) En raison de leur nature même, les conditions de conduite rencontrées durant des parcours PEMS individuels peuvent ne pas correspondre entièrement aux «conditions normales d'utilisation d'un véhicule». La sévérité du contrôle des émissions lors de tels parcours peut donc varier. Par conséquent, et afin de tenir compte des incertitudes statistiques et techniques des procédures de mesure, il pourrait être envisagé, à l'avenir, de refléter, dans les limites d'émissions NTE applicables à des parcours PEMS individuels, les caractéristiques de ces parcours, décrites par certains paramètres mesurables, en rapport, par exemple, avec la dynamique de conduite ou la charge. Si ce principe est appliqué, il ne devrait pas conduire à affaiblir l'effet environnemental et l'efficacité des procédures d'essai RDE, ce qui devrait être démontré par une étude scientifique ayant fait l'objet d'un examen par les pairs. De plus, pour évaluer la sévérité du contrôle des émissions durant un parcours PEMS, seuls des paramètres qui peuvent être justifiés par des raisons scientifiques objectives et non pas seulement par des raisons d'étalonnage du moteur ou des dispositifs de maîtrise de la pollution, ou des systèmes de contrôle des émissions, devraient être pris en compte.
- (13) Enfin, la nécessité de contrôler les émissions de NOx en conditions urbaines étant reconnue, il est urgent de songer à modifier la pondération relative des éléments de conduite en milieu urbain, de conduite hors agglomérations et de conduite sur autoroute de l'essai RDE afin qu'un faible facteur de conformité puisse être atteint en pratique, en créant, dans le troisième paquet réglementaire RDE, une nouvelle condition limite relative à la dynamique de conduite, au-dessus de laquelle les conditions étendues seraient applicables à partir des dates d'introduction de l'étape 1.
- (14) La Commission continuera d'examiner les dispositions de la procédure d'essai RDE et adaptera ces dispositions pour tenir compte des nouvelles technologies automobiles et s'assurer de leur efficacité. De même, la Commission reverra annuellement le niveau approprié du facteur de conformité final en fonction du progrès technique. Elle réexaminera, en particulier, les deux méthodes alternatives pour évaluer les données d'émissions PEMS définies dans les appendices 5 et 6 de l'annexe IIIA du règlement (CE) 692/2008 en vue d'élaborer une méthode unique.
- (15) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 692/2008 en conséquence.

- (16) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

1. À l'article 2, les points 43 et 44 suivants sont ajoutés:

«

43. «stratégie de base de limitation des émissions» (ci-après «BES»), une stratégie de limitation des émissions qui est active dans toutes les conditions de vitesse, de charge et de fonctionnement du véhicule à moins qu'une stratégie auxiliaire de limitation des émissions ne soit activée;

44. «stratégie auxiliaire de limitation des émissions» (ci-après «AES»), une stratégie de limitation des émissions qui intervient et remplace ou modifie une BES dans un but spécifique et en réponse à un ensemble spécifique de conditions ambiantes ou de conditions d'exploitation, et qui ne reste opérationnelle que tant que ces conditions existent.

»

2. À l'article 3, paragraphe 10, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«

Jusqu'à trois ans après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 4, et quatre ans après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 715/2007, les dispositions suivantes s'appliquent:

»

3. L'article 3, paragraphe 10, point a), est remplacé par le texte suivant:

«

Les prescriptions du point 2.1 de l'annexe IIIA ne s'appliquent pas.

»

4. À l'article 5, les paragraphes 11 et 12 suivants sont insérés:

«

11. Le constructeur fournit également un dossier de documentation étendu comprenant les informations suivantes:

a) des informations sur le fonctionnement de toutes les stratégies auxiliaires (AES) et de base (BES) de limitation des émissions, notamment une description des paramètres qui sont modifiés par une stratégie AES et les conditions limites dans lesquelles celle-ci fonctionne, et l'indication des stratégies AES ou BES qui sont susceptibles d'être actives dans les conditions des procédures d'essai décrites dans le présent règlement;

b) une description de la logique de commande du système d'alimentation en carburant, les stratégies de réglage de l'allumage/injection et les points de commutation dans tous les modes de fonctionnement.

12. Le dossier de documentation étendu visé au paragraphe 11 reste strictement confidentiel. Il peut être conservé par l'autorité compétente en matière de réception ou, à la discrétion de celle-ci, par le constructeur. Dans le cas où le constructeur conserve le dossier de documentation, ce dernier est identifié et daté par l'autorité compétente en matière de réception une fois qu'elle l'a examiné et approuvé. Il est soumis à l'inspection de l'autorité compétente en matière de réception au moment de la réception ou à tout moment pendant la validité de la réception.

»

5. L'appendice 6 de l'annexe I est modifié comme indiqué dans l'annexe I du présent règlement.
6. L'annexe IIIa est modifiée comme indiqué dans l'annexe II 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 Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
Jean-Claude Juncker