

Bruxelles, le 10 mars 2026
(OR. en)

7149/26

CLIMA 118
ENV 206
TRANS 134
MI 221

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 9 mars 2026

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de
l'Union européenne

N° doc. Cion: COM(2026) 108 final

Objet: COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT
EUROPÉEN ET AU CONSEIL
relative à l'évaluation des performances en matière de durabilité des
véhicules utilitaires lourds au regard des émissions

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 108 final.

p.j.: COM(2026) 108 final



Bruxelles, le 9.3.2026
COM(2026) 108 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU
CONSEIL**

**relative à l'évaluation des performances en matière de durabilité des véhicules utilitaires
lourds au regard des émissions**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

relative à l'évaluation des performances en matière de durabilité des véhicules utilitaires lourds au regard des émissions

1. Introduction

Le règlement (UE) 2024/1257 (règlement Euro 7)¹ relatif à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur a été adopté en 2024 afin d'améliorer la qualité de l'air, conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe. Le présent règlement s'appuie sur le règlement relatif aux émissions Euro 6 pour les véhicules utilitaires légers² ainsi que sur le règlement relatif aux émissions Euro VI pour les véhicules utilitaires lourds et introduit de nouvelles dispositions visant à réglementer les émissions de freinage, l'abrasion des pneumatiques et la durabilité des batteries des véhicules légers et lourds. Tout comme les normes Euro 6 et Euro VI, la norme Euro 7 exige que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période déterminée, appelée «durée de vie principale». Cela est nécessaire pour s'assurer que les exigences en matière d'émissions sont respectées non seulement lors de la réception par type, mais aussi dans la pratique lorsque des véhicules sont utilisés. La durée de vie principale est décrite dans le tableau 1 de l'annexe IV du règlement Euro 7. Étant donné que la «durée de vie principale» ne reflète pas la durée de vie moyenne des véhicules dans l'Union, l'article 6, paragraphe 5, de la norme Euro 7 introduit une période de «durée de vie supplémentaire», qui prolonge le champ d'application des normes Euro 6 et Euro VI de 25 % au-delà de la «durée de vie principale» du véhicule. Le concept de multiplicateurs de durabilité est introduit pour tenir compte de la détérioration des systèmes de réduction des émissions au-delà de la durée de vie principale.

Des multiplicateurs de durabilité pour les véhicules utilitaires légers et les autobus de catégorie M₂ ont été établis dans le règlement Euro 7, annexe IV, tableau 2. Les multiplicateurs de détérioration pour les véhicules utilitaires lourds — et en particulier les véhicules des catégories M₃, N₂ et N₃ — n'ont pas encore été fixés dans le règlement Euro 7. Par conséquent, ledit règlement demande à la Commission, à l'article 18, paragraphe 3, d'évaluer la performance en matière de durabilité des véhicules utilitaires lourds en ce qui concerne les émissions pour le 31 décembre 2025 au plus tard, avant de fixer ces multiplicateurs de durabilité. Une évaluation technique a été réalisée pour le compte de la Commission par le «Consortium for ultra-LOW

¹ Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

² Règlement (CE) no 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) (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Vehicle Emissions» (CLOVE), qui comprend un série d'organismes spécialisés dans la recherche, les essais et la certification.

Dans la présente communication au Parlement européen et au Conseil, la Commission partage les résultats de l'évaluation technique³ et conclut par les multiplicateurs de durabilité qui devraient être définis pour les catégories de véhicules utilitaires lourds dans le tableau 2 de l'annexe IV de la norme Euro 7¹.

³ Commission européenne: Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME, Plakolmer, B., Hausberger, S. et Weller, K., «*Durability of Euro 7 heavy vehicle emissions — Technical report — LOT2*», Office des publications de l'Union européenne, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/7305552>

2. Contexte réglementaire

2.1. Historique

En Europe, les réglementations relatives aux émissions des véhicules ont progressivement intégré des exigences en matière de durée de vie et de «facteurs de détérioration». Ces prescriptions relatives à la durée de vie garantissent que les performances en matière d'émissions sont maintenues non seulement au moment de la réception par type, mais aussi tout au long de la durée de vie utile du véhicule. Les facteurs de détérioration sont des multiplicateurs ou des valeurs fixes supplémentaires, conçues pour couvrir l'augmentation attendue des émissions due à l'usure et à la dégradation de la technologie de contrôle des émissions⁴. Aux fins de l'établissement de ces facteurs, il convient de tenir compte du fait que la diversité des situations pour les véhicules utilitaires lourds est nettement plus large que pour les véhicules utilitaires légers, étant donné qu'elle devrait couvrir tous les modes de conduite et autres cas d'utilisation du moteur. Cela a donc nécessité une enquête beaucoup plus complexe et rigoureuse, notamment en raison de leur durée de vie plus longue et de leurs conditions d'exploitation plus diverses.

Des facteurs de détérioration pour les véhicules utilitaires légers ont été introduits au début des années 1990⁵. À cette époque, les constructeurs devaient démontrer, au moyen d'essais de vieillissement accéléré, que les systèmes de contrôle des émissions restaient efficaces pendant la durée de vie utile spécifiée, généralement 80 000 kilomètres. Par la suite, l'introduction de systèmes de diagnostic embarqués et d'essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles a amélioré la précision et l'application des exigences en matière de durabilité.

En revanche, les véhicules utilitaires lourds sont confrontés à des défis plus importants, parce qu'ils fonctionnent généralement sur des périodes plus longues, dépassant souvent 700 000 kilomètres ou sept ans, dans des conditions plus variables et plus difficiles. En 2005, la législation relative aux émissions Euro IV⁶ a introduit des facteurs de détérioration pour les véhicules utilitaires lourds. Les constructeurs pouvaient soit appliquer le facteur de détérioration fixe prévu par la législation, soit effectuer des essais de vieillissement pour démontrer une détérioration réelle. Dans ce dernier cas, ils devaient démontrer que, pour les facteurs de détérioration spécifiés, les émissions de gaz et de particules d'une famille de moteur ou d'une famille de systèmes de post-traitement des moteurs respectaient les limites d'émissions appropriées au cours de la période de durabilité appropriée.

⁴ Par exemple, pots catalytiques, capteurs et systèmes de recyclage des gaz d'échappement.

⁵ Premièrement dans la directive 91/441/CEE du Conseil. Directive 91/441/CEE du Conseil, du 26 juin 1991, modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 242 du 30.8.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/441/oj>)

⁶ Directive 2005/78/CE de la Commission du 14 novembre 2005 mettant en œuvre la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et modifiant ses annexes I, II, III, IV et VI (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/78/oj>)

2.2. Euro 7

Le règlement Euro 7 introduit des exigences en matière de durée de vie tant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds. Ces exigences en matière de durée de vie consistent en une «durée de vie principale» et une «durée de vie supplémentaire». Le tableau 2 de l'annexe IV du règlement Euro 7 prévoit des multiplicateurs de durabilité pour tenir compte de la détérioration au cours de la durée de vie supplémentaire (voir tableau 1).

Au cours de la durée de vie principale, les limites d'émission indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I de la norme Euro 7 sont valables. Pour la durée de vie supplémentaire, les valeurs limites d'émission doivent être multipliées par le multiplicateur de durabilité correspondant, indiqué dans le tableau 1⁷.

Multiplicateurs de durabilité	M₁, N₁ et M₂	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Multiplicateur de durabilité pour la durée de vie supplémentaire	1,2 pour les polluants gazeux		

Tableau 1 — Tableau multiplicateur de durabilité à partir d'Euro 7

Le règlement Euro 7 a déjà introduit un multiplicateur de durabilité de 1,2 pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules de catégorie M₂. Cela signifie effectivement que les valeurs limites pour les émissions gazeuses sont augmentées de 20 % lorsqu'un véhicule atteint la durée de vie supplémentaire, en fonction de la distance parcourue ou de l'âge du véhicule. Pour les véhicules utilitaires lourds, des multiplicateurs de durabilité doivent encore être mis en place. À cette fin, la disposition suivante est prévue à l'article 18, paragraphe 3, de la norme Euro 7: «Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant les performances en matière de durabilité des véhicules utilitaires lourds au regard des émissions». Sur la base de ce rapport, la Commission est habilitée, conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), à fixer les multiplicateurs de durabilité dans le tableau 2 de l'annexe IV.

Le multiplicateur de durabilité doit être déterminé pour deux groupes de véhicules utilitaires lourds, en fonction de la catégorie de véhicule et de la masse maximale du véhicule. Le tableau 2 présente les durées de vie principale et supplémentaire pour les deux groupes de véhicules utilitaires lourds⁸.

Durée de vie des véhicules	N₂, N₃ ≤ 16 t, M₃ ≤ 7,5 t	N₃ > 16 t, M₃ > 7,5 t
Durée de vie principale	300 000 km ou 8 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	700 000 km ou 12 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier

⁷ Du tableau 2 de l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7).

⁸ Du tableau 1 de l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7).

Durée de vie supplémentaire	375 000 km ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	875 000 km ou 15 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier
-----------------------------	---	---

Tableau 2 — Durées de vie principale et supplémentaire des véhicules à partir de la norme Euro 7

3. Évaluation des multiplicateurs de durabilité

3.1. Base de données sur les véhicules

Étant donné que les véhicules utilitaires lourds Euro 7 ne circulent pas encore sur les routes européennes, une évaluation fondée sur les données d'essai de ces véhicules n'a pas été possible. L'évaluation a donc utilisé plusieurs sources pertinentes de données sur les émissions, fondées sur les technologies les plus récentes utilisées dans les véhicules diesel Euro VI. Compte tenu de la rigueur limitée de la norme Euro 7 par rapport à la norme Euro VI, l'utilisation des données des véhicules Euro VI les plus récents est considérée comme l'approche la plus appropriée à court terme. Conformément à l'établissement des facteurs de détérioration des véhicules utilitaires légers, une évaluation fondée sur les émissions des moteurs diesel est réputée valable également pour d'autres conceptions de moteurs.

Les données d'essai utilisées ont été tirées des sources suivantes:

- essais portant sur plusieurs paires de véhicules d'un même constructeur et d'un même modèle, avec au moins un véhicule ayant un kilométrage faible ($< 100\,000$ km) et un véhicule ayant un kilométrage élevé (kilométrage proche ou supérieur au kilométrage correspondant à la durée de vie principale). La plupart des paires de véhicules avaient à bord la technologie Euro VI la plus récente (étapes D ou E);
- bases de données contenant les données relatives aux émissions sur route de tous les véhicules et les données de télédétection des essais précédents;
- données d'essai et estimations des constructeurs de camions;
- résultats du banc d'essai moteur des cycles d'essai réglementaires américains.

3.2. Méthode

L'évaluation technique a utilisé différentes méthodes pour calculer la détérioration des performances du système de réduction des émissions. Pour les paires de véhicules testés, les émissions à la fin de la durée de vie principale et à la fin de la durée de vie supplémentaire ont été estimées par extrapolation. La différence d'émissions a ensuite été comparée aux limites d'émissions Euro 7. Pour d'autres ensembles de données, l'extrapolation et la régression linéaire ont été utilisées pour estimer la détérioration, en fonction du type d'ensemble de données. La méthode a séparé les résultats pour les plus légers des véhicules utilitaires lourds, tels que les camions légers et les autobus urbains ($N_2, N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t) et pour les plus lourds véhicules utilitaires lourds tels que les camions lourds et les autocars ($N_3 > 16$ t, $M_3 > 7,5$ t). Elle a également établi une distinction entre les différents composants des émissions, à savoir les NO_x , NH_3 , N_2O , CO , HC , CH_4 , NMOG et PN_{23} . Les valeurs aberrantes extrêmes en termes de détérioration observée n'ont pas été prises en considération, étant donné que ces valeurs aberrantes ont été détectées dans des véhicules présentant des dysfonctionnements ou dans des véhicules qui ont été manipulés.

3.3. Résultats de l'évaluation technique réalisée par CLOVE

3.3.1. Catégories les plus légères des véhicules utilitaires lourds

Les valeurs de durabilité obtenues à travers l'évaluation des catégories les plus légères des véhicules utilitaires lourds selon différentes méthodologies sont présentées dans le tableau 3. Selon les données présentées dans le tableau, une valeur de 1,2 représenterait un multiplicateur de durabilité typique pour les moteurs diesel. Cette évaluation se base principalement sur les mesures des technologies utilisées dans les véhicules répondant aux normes d'émission Euro VI, phases D ou E, étant donné que ces véhicules sont les plus comparables aux véhicules Euro 7, d'un point de vue technologique.

Élément d'émission des gaz d'échappement	REMORQUEUR /FVT ⁹	HBEFA ¹⁰ 4.2	HBEFA 5.1	Télé-détection	US27 (SwRI) ¹¹ — valeur de la mesure + émissions supplémentaires	US27 (SwRI) — Limite WHTC Euro 7 ¹² + émissions supplémentaires	OEM 1	OEM 2	Chasse aux panaches
NO _x	1,17	1,26	1,18	1,07-1,23	1,09	1,01	1,2-1,3	1,20	1,17
NH ₃	1,09		1,29						
N ₂ O	0,93		1,16		0,88	0,98			
CO	1,01	1,12	1,10	1,08	1,22	1,03			
HC			1,29		1,05	1,02			
CH ₄	1,00				1,19	1,00			
NMOG	1,10								
PN ₂₃	1,00	1,00	1,00						

Tableau 3 — Résultats pour les plus légers des véhicules utilitaires lourds (N_2 , $N_3 \leq 16$ t, $M_3 \leq 7,5$ t)

⁹ Université technique de Graz (Autriche) — «Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik»

¹⁰ Manuel sur les facteurs d'émission pour le transport routier

¹¹ Southwest Research Institute

¹² Cycle d'essai mondial harmonisé en conditions transitoires

3.3.2. Catégories les plus lourdes des véhicules utilitaires lourds

Les résultats pour les catégories les plus lourdes des véhicules utilitaires lourds sont similaires à ceux des catégories les plus légères des véhicules utilitaires lourds et sont présentés dans le tableau 4. Par conséquent, selon les données présentées dans le tableau, une valeur de 1,2 représenterait un multiplicateur de durabilité typique pour les moteurs diesel. Là encore, l'évaluation se concentre principalement sur les véhicules répondant aux normes d'émission Euro VI, phases D ou E, étant donné que ces véhicules sont les plus comparables aux véhicules Euro 7, d'un point de vue technologique.

Élément d'émission des gaz d'échappement	REMOR-QUEUR/FVT	HBEF A 4.2	HBEF A 5.1	Télé-détection	US27 (SwRI) — valeur de la mesure + émissions supplémentaires	US27 (SwRI) — Limite WHTC Euro 7 + émissions supplémentaires	OEM 1	OEM 2	Chasse aux panaches
NO _x	1,20	1,25	1,19	1,09-1,30	1,09	1,01	1,16-1,20	1,20	1,05
NH ₃	1,06		< 1						
N ₂ O	0,99		< 1		0,88	0,98			
CO	1,00	1,08	1,09	1,06	1,22	1,03		1,02	
HC			1,26		1,05	1,02		1,01	
CH ₄	1,01				1,19	1,00			
NMOG	1,01								
PN ₂₃	1,01	1,00	1,00					1,01	

Tableau 4 — Résultats pour les plus lourds des véhicules utilitaires lourds ($N_3 > 16 t$, $M_3 > 7,5 t$)

4. Conclusions

La conclusion de l'évaluation technique fondée sur les données Euro VI disponibles en ce qui concerne la détérioration des performances en matière d'émissions propose un multiplicateur de durabilité de 1,2 pour les véhicules Euro 7. L'évaluation tient compte de plusieurs composants des émissions d'échappement pour fixer le multiplicateur de durabilité. Les véhicules répondant aux normes d'émission Euro VI, phases D ou E, sont utilisés pour les évaluations, étant donné que ces véhicules sont les plus comparables aux véhicules Euro 7, d'un point de vue technologique. Un multiplicateur de durabilité de 1,2 est conforme au multiplicateur de durabilité pour les véhicules utilitaires légers et les autobus de la catégorie M₂.