

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 21/12/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de protection de l'environnement en ce qui concerne les émissions atmosphériques des véhicules utilitaires lourds (nouvelle norme EURO VI).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : bien que la qualité de l'air se soit améliorée au cours des dix dernières années, il subsiste des problèmes sensibles sur ce plan dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier dans les zones urbaines et dans les régions à forte population.

Les limites d'émission Euro IV pour les camions et les bus sont applicables à partir du 9 novembre 2006 et les limites d'émission Euro V s'appliqueront à partir du 1er octobre 2008 pour les nouvelles réceptions dans les deux cas. Une action au niveau communautaire pour réduire polluants émis par les véhicules motorisés lourds s'impose afin d'empêcher l'apparition de normes pour les produits différentes d'un État membre à l'autre, ce qui entraînerait une fragmentation du marché intérieur et l'imposition d'obstacles superflus aux échanges intracommunautaires.

La présente proposition a été mise au point dans le contexte du programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE) qui a fourni la base technique de l'établissement de la stratégie thématique de la qualité de l'air (voir [INI/2006/2060](#)). Sur cette base, la Commission a identifié les mesures nécessaires pour atteindre les niveaux de qualité de l'air nécessaires. Euro VI constitue l'une parmi plusieurs mesures de ce type qui sont importantes pour réduire les émissions de précurseurs d'ozone (comme les oxydes d'azote – NOx et les hydrocarbures – HC) et de particules. Les réactions obtenues dans le cadre de la consultation publique des parties intéressées ont été prises en compte. Le coût et les avantages des différentes options ont été jaugés dans le cadre d'une évaluation d'impact.

CONTENU : la présente proposition « Euro VI » exige un nouveau resserrement des limites d'émissions des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NOx) par rapport aux limites définies dans le cadre de l'étape Euro V :

- Il sera exigé une **réduction de 66% de la masse des émissions de particules** des véhicules équipés de moteurs à allumage par compression. Tandis que cet abaissement de la limite d'émissions ne prescrit pas une technologie particulière, il exigera de facto l'introduction de filtres à particules diesel.
- Pour les véhicules équipés de moteurs à allumage par compression, une **réduction de 80% des émissions d'oxydes d'azote (NOx)** est prévue. Pour se conformer à cette limite d'émission, des mesures internes sur le moteur (par exemple, la recirculation des gaz d'échappement – EGR) et des dispositifs de post-traitement (par exemple, la réduction catalytique sélective – SCR) seront nécessaires en l'état actuel de la technique. La proposition prévoit également des réductions d'émission dans le cas des moteurs à allumage commandé.

La proposition comporte une exigence selon laquelle les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules devront être communiquées par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (le « format OASIS »).

Le règlement proposé introduit également des exigences, élaborées dans le cadre du groupe de travail CEE-ONU WP.29 - le forum mondial pour l'harmonisation des réglementations concernant les véhicules - relatives à:

- 1) l'utilisation, pour l'évaluation des émissions de polluants, de cycles de conduites en régime stabilisé (WHSC) et en régime transitoire (WHTC) harmonisés au niveau mondial;
- 2) la méthodologie de contrôle et de mesure des émissions;
- 3) les systèmes de diagnostic embarqués harmonisés à l'échelle mondiale (WWH-OBD).

La proposition introduit enfin des exigences concernant l'homologation des composants de post-traitement des gaz d'échappement tels que les catalyseurs et les filtres à particules diesel (DPF).

La norme Euro VI devrait entrer en vigueur en avril 2013. La proposition prévoit des périodes transitoires pour accorder des délais suffisants aux constructeurs automobiles.