

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) - 16/12/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 610 voix pour, 11 voix contre et 22 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Matthias **GROOTE** (PSE, DE), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision résultent d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil. Les principaux éléments du compromis sont les suivants :

Champ d'application : à la demande du constructeur, la réception d'un véhicule complet accordée conformément au règlement sera étendue :

- au même véhicule incomplet ayant une masse de référence inférieure à 2610 kg. Cette extension aura lieu si le constructeur peut démontrer que toutes les combinaisons de carrosserie devant être montées sur le véhicule incomplet augmentent la masse de référence du véhicule au-delà de 2610 kg ;
- à ses variantes et versions ayant une masse de référence supérieure à 2380 kilos pour autant que le véhicule satisfasse également aux exigences en matière de mesure des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburant établies dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses mesures d'exécution.

Définitions : la définition du « système de diagnostic embarqué » ou « système OBD » est précisée. Il s'agit d'un système embarqué dans un véhicule ou un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation. La Commission pourra adapter cette définition pour tenir compte des progrès techniques accomplis en matière de systèmes OBD, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

La définition d' « information sur la réparation et l'entretien des véhicules » englobe désormais l'aide au diagnostic à distance du véhicule.

Exigences et essais : les mesures d'application devront concerner également : i) l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions effectives des véhicules en circulation, la vérification et la réduction des émissions hors cycle, la fixation de valeurs limites pour le nombre de particules dans le respect des exigences ambitieuses en vigueur en matière de protection de l'environnement; ii) les carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz; iii) le fonctionnement correct et la régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution; les dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct

des mesures de maîtrise des émissions de NOx. Ces dispositions assureront que les véhicules ne puissent fonctionner si les mesures de maîtrise des émissions de NOx sont inopérantes du fait, par exemple, de l'absence d'un réactif nécessaire, d'un flux de recyclage des gaz d'échappement (RGE) incorrect ou de la désactivation du recyclage des gaz d'échappement.

Accès aux informations : les constructeurs devront fournir aux opérateurs indépendants un accès sans restriction et standardisé aux informations du système OBD, aux équipements de diagnostic et autres, aux outils, y compris les logiciels appropriés, et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules. Ils devront fournir un système standardisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

Dans le cas d'une réception multiétape, le constructeur chargé d'une réception donnée est également responsable de la communication des informations sur les réparations en lien avec l'étape concernée tant au constructeur final qu'aux opérateurs indépendants. Le constructeur final est responsable de la communication d'informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

En attendant l'adoption de la norme pertinente, par exemple à l'issue des travaux du CEN, les informations du système OBD et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules doivent être présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire. Cette information doit être disponible sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.

Incitations financières : alors que la commission parlementaire responsable avait proposé de supprimer la disposition prévoyant d'autoriser les différents États membres à accorder des incitations financières, le compromis dispose que les États membres pourront accorder de telles incitations. Ces incitations s'appliqueront à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Toutefois, elles cesseront de s'appliquer au plus tard le 31 décembre 2013.

Sanctions : les types d'infractions des constructeurs, réparateurs et opérateurs qui sont susceptibles de sanctions comprennent la falsification des systèmes de maîtrise des émissions de NOx. Cela inclut, par exemple, la falsification des systèmes qui utilisent un réactif consommable. Le terme « falsification » signifie l'inactivation, l'adaptation ou la modification du système de propulsion ou de maîtrise des émissions du véhicule, y compris tout logiciel ou autre élément de maîtrise logique de ces systèmes, avec comme conséquence, volontaire ou non, de détériorer les performances du véhicule en matière d'émissions.

Redéfinition des spécifications : après l'achèvement des volets pertinents du programme de mesure des particules de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté et conformément à la procédure de réglementation avec contrôle:

- introduira, en tant que dispositif supplémentaire de maîtrise des émissions de particules, des valeurs limites basées sur le nombre de particules, à un niveau adapté aux technologies effectivement utilisées à ce moment pour satisfaire à la limite de masse des particules;
- adoptera une procédure de mesure du nombre de particules.

Par ailleurs, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, la Commission précisera une valeur limite de NO₂, en plus de celle qui concerne la quantité totale de NOx, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle, le cas échéant. La limite concernant le NO₂ sera fixée à un niveau conforme aux performances des technologies existant à cette époque.

Entrée en vigueur : l'industrie doit se voir accorder un délai approprié pour se conformer aux futures valeurs limites d'émissions et procéder aux évolutions techniques nécessaires. Le règlement s'appliquera donc à partir 31 décembre 2012 tandis que certains points de l'annexe s'appliqueront à partir du 31 décembre 2013. La Commission adoptera les mesures d'exécution visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, points a) et b) du règlement, au plus tard le 1^{er} avril 2010.

Promouvoir le marché des véhicules propres et à haute efficacité énergétique : la Commission est invitée à étudier la faisabilité et l'élaboration d'une définition et d'une méthodologie concernant le calcul de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ pour des véhicules entiers et pas seulement pour des moteurs, sans préjudice de l'utilisation d'essais virtuels et réels. Une éventuelle définition et la méthodologie devraient également s'appliquer à des concepts de transmission alternatifs (exemple: véhicules hybrides) et aux effets des améliorations apportées aux véhicules, par exemple en ce qui concerne l'aérodynamique, le poids, la capacité de chargement et la résistance au roulement. En outre, les États membres devraient s'appuyer sur les normes Euro VI pour élaborer des mesures visant à assurer l'équipement des véhicules utilitaires lourds existants.