

Réception et surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles

2010/0271(COD) - 19/03/2018 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur les effets de la phase environnementale Euro 5 en ce qui concerne les véhicules de catégorie L (motos et cyclomoteurs, véhicules tout terrain (quads) et autres petits véhicules à moteur de trois ou quatre roues).

Objet du rapport: pour rappel, le règlement (UE) n° 168/2013 établit les valeurs limites d'émissions Euro 4 et Euro 5 ainsi que les exigences techniques et les procédures d'essai associées en ce qui concerne la phase Euro 5. L'annexe IV du règlement fixe le calendrier pour l'introduction des différents essais et des autres exigences techniques en ce qui concerne la réception par type :

- les valeurs limites d'émissions Euro 4 ont été introduites pour les nouveaux véhicules de certaines sous-catégories le 1^{er} janvier 2016, mais elles ne sont devenues obligatoires pour tous les nouveaux types de véhicules qu'au 1^{er} janvier 2017;
- en ce qui concerne les **valeurs limites d'émissions Euro 5**, le règlement prévoit qu'elles deviennent obligatoires pour tous les nouveaux types de véhicules de toutes les sous-catégories **à partir du 1^{er} janvier 2020**.

Afin d'étayer cette approche en deux phases, le règlement (UE) n° 168/2013 dispose que la Commission réalise une **étude d'incidence environnementale** en vue d'évaluer et de confirmer la faisabilité et le rapport coût-efficacité des valeurs limites d'émissions Euro 5.

Sur la base des conclusions de cette étude, la Commission a présenté un rapport qui porte sur les aspects suivants:

- l'analyse de la faisabilité et du rapport coût-efficacité en ce qui concerne les dates d'application du niveau Euro 5;
- l'analyse de l'adéquation des valeurs limites d'émissions Euro 5 mentionnées à l'annexe VI et des seuils OBD (diagnostic embarqué) mentionnés à l'annexe VI du règlement à la lumière des dernières données disponibles;
- l'analyse des coûts-bénéfices liés à l'introduction prévue du système OBD II au niveau Euro 5 pour les (sous-)catégories L3e, L5e, L6e-A et L7e-A; et
- la révision des kilométrages de durabilité pour le niveau Euro 5 mentionnés à l'annexe VII, section A, et des facteurs de détérioration pour la valeur limite Euro 5 mentionnée à l'annexe VII, section B, du règlement.

Principales conclusions: sur la base de son évaluation de l'étude et des consultations ciblées des parties intéressées qu'elle a organisées tout au long de la durée de l'étude, la Commission tire les conclusions finales suivantes:

- d'une manière générale les valeurs limites d'émissions, le calendrier, les exigences et les procédures d'essai applicables dans le cadre de la phase Euro 5 et fixés dans le règlement (UE) n° 168/2013 sont à la fois **réalisables et efficaces** par rapport aux coûts;
- en ce qui concerne la date d'introduction de la phase Euro 5 pour les voiturettes (L6eB), les cyclomoteurs à trois roues conçus à des fins utilitaires (L2e-U) et les motocycles d'enduro et de trial (L3e-AxE et L3e-AxT), un **délai supplémentaire de deux ans** devrait permettre aux constructeurs

d'abandonner progressivement les groupes motopropulseurs répondant aux exigences de la phase Euro 4 et d'introduire la phase Euro 5 de façon avantageuse au regard des coûts pour ces catégories de véhicules;

- la mise à jour des exigences par l'introduction du système **OBD II** à partir de 2020, permettra de détecter de graves dégradations dans les systèmes du groupe motopropulseur et de protection de l'environnement ainsi que leurs composants. En ce qui concerne ces exigences, il est nécessaire de modifier la fenêtre pour la détection des ratés d'allumage et de **prolonger le délai d'introduction de la surveillance du catalyseur** afin d'assurer une surveillance précise des systèmes de contrôle des émissions;
- l'objectif des rapports d'efficacité en service (IUPR) est de fixer des exigences de surveillance minimales afin de garantir un fonctionnement correct du système OBD. Les IUPR devraient être **mis en œuvre de manière progressive** au cours d'une période d'introduction afin que les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs puissent se familiariser avec la fonctionnalité des IUPR;
- **la procédure mathématique de calcul de la durabilité** pour la vérification des exigences en matière de performances environnementales devrait être progressivement abandonnée dans le mesure où cette méthode ne garantit pas les performances environnementales pendant toute la durée de vie d'un véhicule;
- pour ce qui est des **cycles de conduite** utilisés pour les exigences en matière de durabilité, un abandon progressif du cycle d'essai AMA (cycle d'essai de durabilité avec accumulation de kilométrage approuvé) après 2020 n'est pas nécessaire, étant donné que ce cycle reste pertinent pour les véhicules présentant un profil de vitesse modérée et qu'il offre la même précision que le cycle normalisé sur route pour les véhicules de catégorie L (SRCLCV) pour ces véhicules. L'abandon progressif est donc uniquement recommandé pour les motocycles de grosse cylindrée;
- en ce qui concerne la **procédure de durabilité avec accumulation d'un kilométrage**, il est nécessaire d'introduire la procédure de vieillissement sur banc en tant que solution de remplacement de la procédure avec accumulation d'un kilométrage total et partiel.

Conformément aux résultats de l'étude, la Commission envisagera de présenter des **propositions appropriées de modification de la législation** en matière de réception par type.