

Véhicules à deux ou trois roues et quadricycles: application de la phase Euro 5 à la réception par type

2018/0065(COD) - 29/11/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 512 voix pour, 73 contre et 4 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5 à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Pour rappel, la proposition tend à modifier l'article 21 du règlement (CE) n° 168/2013 pour imposer l'installation d'appareils embarqués de diagnostic «OBD I» destinés à repérer tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui est déclenché par tout dépassement des seuils d'émissions.

La proposition impose également, pour certaines sous-catégories de véhicules, l'installation d'un dispositif «OBD II» destiné à repérer et à signaler les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire souligne la nécessité de clarifier l'exemption pour les cyclomoteurs (catégories L1e et L2e) de l'exigence du système OBD II et d'étendre cette exemption aux quadricycles légers (catégorie L6e) et aux sous-catégories des motocycles d'enduro (L3e-AxE) et de trial (L3e-AxT).

Par ailleurs, l'article 30 du règlement (UE) n° 168/2013 exige que la fiche de réception UE par type contienne, en annexe, les résultats d'essais. Dans un souci de clarté, cette disposition a été modifiée pour préciser qu'il s'agit de la fiche des résultats d'essais.

La date d'application des limites d'émissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) serait reportée de 2020 à 2024 afin d'améliorer le rapport coût-bénéfice par rapport au scénario de base. Les constructeurs de ces véhicules, qui sont principalement des PME, ont besoin de plus de temps pour assurer que la transition vers des groupes motopropulseurs à émissions nulles, et notamment l'électrification, peut être réalisée d'une manière présentant un bon rapport coût-efficacité.