

Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)

2019/0101(COD) - 14/06/2019 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles relatives aux émissions des véhicules à moteur afin de contribuer à la réalisation des objectifs fondamentaux en matière de qualité de l'air.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le [règlement \(CE\) n° 715/2007](#) dispose que les nouveaux véhicules légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions (normes Euro 5 et Euro 6) et établit des prescriptions supplémentaires concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Les normes d'émissions Euro successives ont conduit à des baisses significatives des émissions de particules dans les gaz d'échappement, aussi bien en termes de masse (PM) que de nombre (PN), et d'autres polluants tels que les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO). Toutefois, les émissions de NOx - et en particulier de dioxyde d'azote (NO2) - du transport routier n'ont pas été réduites autant que prévu avec l'introduction des normes Euro depuis 1991.

Pour s'attaquer au problème des émissions sur route élevées des voitures particulières, la Commission a mis au point la procédure d'essai RDE (émissions en conditions de conduite réelles), qui est applicable depuis le 1^{er} septembre 2017.

En décembre 2018, le Tribunal a annulé certaines dispositions de la législation de l'UE relatives aux tests d'émissions en conditions de conduite réelles. Dans son arrêt, le Tribunal n'a pas remis en cause la nécessité technique des facteurs de conformité, mais a estimé que la Commission avait outrepassé ses compétences d'exécution en fixant les facteurs de conformité RDE selon la procédure de comitologie et non selon la procédure législative ordinaire. Il a donc annulé la partie du [règlement \(UE\) 2016/646](#) qui établit les facteurs de conformité.

L'annulation est partielle et n'a pas d'incidence sur la procédure du test RDE proprement dite, qui reste en vigueur et doit toujours être effectuée lors de la réception par type.

La Cour a retardé les effets de l'annulation partielle jusqu'en février 2020 afin de donner du temps à la Commission pour exécuter l'arrêt. La nécessité d'adopter la présente proposition résulte directement de l'arrêt du Tribunal et son adoption rapide est vitale afin d'éviter l'insécurité juridique en ce qui concerne les réceptions par type déjà délivrées depuis le 1^{er} septembre 2017, ainsi que les futures réceptions par type.

CONTENU : à la suite de l'arrêt du Tribunal, la Commission propose de modifier le règlement (CE) n° 715/2007 en vue de rétablir certaines dispositions relatives aux essais d'émissions en conditions de conduite réelles (RDE) en les faisant adopter par le Parlement européen et le Conseil. La Commission entend ainsi apporter une sécurité juridique aux autorités nationales, aux entreprises et aux consommateurs.

Pour éviter d'imposer une charge indue aux constructeurs qui ont déjà conçu leurs véhicules en tenant compte de la procédure RDE adoptée antérieurement, la Commission propose de réinsérer les facteurs de conformité de 2,1 pour les nouveaux modèles de voitures jusqu'à 2020 et la marge d'erreur technique déjà

révisée de 1,43 après 2020 en suivant la procédure législative demandée par le Tribunal. La Commission n'a pas modifié les facteurs de conformité afin de garantir la stabilité pour les autorités nationales et l'industrie automobile.

De plus, la Commission propose que le législateur habilite la Commission à revoir annuellement à la baisse les facteurs de conformité définis par le législateur, afin de refléter les progrès dans la précision du matériel de mesure portable. Cela permettra de progressivement réduire encore les émissions d'oxydes d'azote (NOx) dans les conditions de conduite réelles.