

Réception par type des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne leurs émissions et leur durabilité (Euro 7)

2022/0365(COD) - 23/10/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Alexandr VONDRA (Renew, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité de la batterie (Euro 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009.

Le règlement proposé établit des exigences techniques communes et des dispositions administratives pour la réception par type d'émission et la surveillance du marché des véhicules à moteur, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO₂ et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie et la durabilité de leur batterie.

Plus précisément, cette proposition remplace et simplifie les règles d'émission précédemment distinctes pour les voitures et les camionnettes (Euro 6) et les camions et les autobus (Euro VI). Les règles Euro 7 s'appliqueront aux véhicules légers (voitures et camionnettes) et aux véhicules lourds (camions et autobus) vendus dans l'UE. La proposition fusionne les normes qui succèdent à Euro 6 (règlement (CE) n° 715/2007) et Euro VI (règlement (CE) n° 595/2009) en un seul acte.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objet

Les députés ont précisé que le règlement établit des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués en ce qui concerne leur abrasion. Il devrait s'appliquer aux véhicules à moteur des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3, ainsi qu'aux remorques des catégories O3 et O4, y compris celles conçues et construites en une ou plusieurs étapes, et aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et aux pneumatiques des catégories de classe C1, C2 et C3 telles que spécifiées dans le règlement n° 117 de l'ONU, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.

Obligations des constructeurs concernant la construction des véhicules

Le texte modifié stipule que les constructeurs doivent concevoir, construire et assembler les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 avec :

- un système de diagnostic embarqué (OBD) capable de détecter les dysfonctionnements des systèmes entraînant des dépassements des émissions de gaz d'échappement ou le dysfonctionnement d'autres composants, afin de faciliter les réparations;

- des systèmes de surveillance embarqués (OBM) capables de détecter des émissions supérieures aux limites d'émission en raison de dysfonctionnements, d'une dégradation accrue ou d'autres situations qui augmentent les émissions dans la plage de tolérance de mesurage du système OBM ou en mode zéro émission;

- les dispositifs communiquant les données générées par le véhicule ainsi que le numéro d'homologation et la variante d'homologation de type utilisés pour la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM (dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie), aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques sur route.

Afin d'éviter que les mesures anti-fraude n'entravent indûment la concurrence, il est proposé que le présent règlement maintienne la possibilité pour les opérateurs indépendants de développer, distribuer, installer et activer des pièces de rechange sur le marché secondaire. Par conséquent, les fabricants doivent garantir l'accès des opérateurs indépendants aux informations, outils et processus strictement nécessaires au développement et à l'installation de ces pièces de rechange.

La non-conformité résultant d'une manipulation devrait donner lieu à l'adoption de mesures correctives appropriées, y compris des rappels, et à des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives de la part des autorités nationales compétentes.

Obligations des constructeurs concernant la réception par type d'émission

Les députés ont introduit l'obligation pour les constructeurs de délivrer un passeport environnemental du véhicule (PVE) pour chaque véhicule, qui doit être communiqué au point de vente en même temps que le véhicule, et être remis à l'acheteur du véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation relative à la réception par type. Le constructeur devra s'assurer que les données du PVE peuvent être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et qu'elles peuvent être transmises de l'intérieur vers l'extérieur du véhicule.

Un passeport environnemental du véhicule actualisé devra être mis à la disposition des consommateurs pour leur permettre de recevoir des informations à jour tout au long de la durée de vie du véhicule, telles que la consommation de carburant, l'état de santé des batteries, les limites d'émission, les résultats des contrôles techniques périodiques, les données relatives au contrôle technique et d'autres informations pertinentes.

Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules

Les députés entendent aligner les méthodes de mesure et les limites de l'UE pour les émissions de particules au freinage et le taux d'abrasion des pneus sur les normes internationales en cours d'élaboration par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Ces règles devraient s'appliquer à tous les véhicules, y compris les véhicules électriques.

Durabilité des batteries

Le texte prévoit également des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries pour les voitures et les camionnettes plus élevées que celles proposées par la Commission.

Procédures et essais

La Commission devrait adopter des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, en ce qui concerne les dispositions administratives, en modifiant et en étendant les réceptions par type en

matière d'émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour tous les éléments suivants :

- système d'avertissement du conducteur en cas d'émissions excessives ;
- système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;
- systèmes de sécurité et de cybersécurité;
- les types de systèmes de freinage et leurs pièces de rechange en ce qui concerne les émissions de particules pour toutes les catégories de véhicules;
- les types de systèmes de freinage et leurs pièces de rechange à équiper ultérieurement les véhicules déjà mis sur le marché afin de réduire considérablement les émissions de freinage.

Rapport

Il est suggéré qu'au plus tard en 2031, la Commission soumette au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant la durabilité des performances des véhicules utilitaires lourds en matière d'émissions.

Entrée en vigueur

Les députés ont proposé que les normes d'émission actuellement en vigueur (Euro 6/VI) s'appliquent jusqu'au 1er juillet 2030 pour les voitures et les camionnettes, et jusqu'au 1er juillet 2031 pour les autobus et les camions (au lieu de 2025 et 2027 respectivement comme proposé par la Commission).