

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

2022/0365(COD) - 09/11/2023 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 329 voix pour, 230 contre et 41 abstentions, des **amendements** à 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.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Objet

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

Le règlement devrait établir aussi des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des **émissions dues à l'abrasion et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués**. Il devrait s'appliquer aux pneumatiques des classes C1, C2 et C3 visées dans le règlement n° 117 des Nations unies, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.

Limites mises à jour pour les émissions d'échappement

Les députés ont convenu des niveaux proposés par la Commission pour les émissions de polluants (tels que les oxydes d'azote, les particules, le monoxyde de carbone et l'ammoniac) pour les voitures particulières et ont proposé une **classification supplémentaire des émissions en trois catégories** pour les véhicules utilitaires légers en fonction de leur poids (masse en ordre de marche i) inférieure à 1280 kg, ii) comprise entre 1280 et 1735 kg, iii) supérieure à 1735 kg). Le texte comprend également des exigences de performance minimales supérieures pour la **durabilité des batteries** pour les voitures et les fourgonnettes par rapport à celles proposées par la Commission.

Les députés proposent également des **limites plus strictes** d'émissions d'échappement mesurées en laboratoire et dans des conditions de conduite réelles pour les bus et les véhicules utilitaires lourds (annexe III).

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 :

- des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions à l'échappement ou les dysfonctionnements d'autres composants afin de faciliter les réparations;

- des systèmes OBM capables de détecter des dépassements des limites d'émission dus à des dysfonctionnements, à une dégradation accrue ou à d'autres situations qui augmentent les émissions dans la plage de tolérance des mesures OBM ou dans le mode zéro émission;
- des systèmes d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions à l'échappement;
- des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules, conjointement avec le numéro d'approbation et le variant de réception par type, utilisés aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier ainsi qu'aux fins de la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule dans le but d'améliorer l'usage du véhicule, de réduire sa consommation d'énergie et ses émissions, ou d'allonger la durée de vie de sa batterie à l'usage.

Les constructeurs devraient veiller à ce que les opérateurs indépendants aient accès aux informations, aux outils et aux processus nécessaires pour mettre au point des **pièces de rechange** compatibles répondant aux exigences techniques du constructeur et puissent installer et activer ces pièces sur le véhicule, y compris les composants liés au système OBM, dans le respect des mesures anti-manipulation mises en œuvre par le constructeur.

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 **passaport environnemental du véhicule** (PEV) pour chaque véhicule, qui doit être remis au point de vente en même temps que le véhicule, et délivré à l'acheteur du véhicule. Un passeport environnemental du véhicule actualisé devrait 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.

Fabricants de faible volume

Les députés ont introduit des règles spécifiques pour les fabricants de très petits volumes. L'exception de la Commission concernant la mise en application des exigences pour les fabricants de faible volume de véhicules légers resterait inchangée (1er juillet 2030). Cependant, les députés européens ont proposé une nouvelle date, le 1er juillet 2031, pour les fabricants de faible volume de véhicules lourds.

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 de dépassement des limites d'émissions;
- système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;
- systèmes anti-manipulation;
- types de système de freinage et leurs pièces de rechange en ce qui concerne les émissions de particules pour toutes les catégories de véhicules;
- types de système de freinage et leurs pièces de rechange à installer sur les véhicules déjà mis sur le marché en vue de réduire de manière substantielle les émissions de freinage.

Délais d'application

Des délais d'application spécifiques ont été inclus pour diverses dispositions d'Euro 7, liées à la mise en vigueur de la législation secondaire. Les députés ont demandé à la Commission de finaliser cette législation secondaire dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la législation principale. Une fois cela fait, les véhicules légers auraient 24 mois et les véhicules lourds et les remorques auraient 48 mois pour se conformer.