Informations de base

2019/0101(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure caduque ou retirée
Émissions en conditions de conduite réelles (RDE) Modification Règlement 2007/715 2005/0282(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile **Priorités législatives** Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022	

Acteurs principaux

Conseil de l'Union européenne		
Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	BRETON Thierry
Comité économique et social européen		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/06/2019	Publication de la proposition législative	COM(2019)0208	Résumé
15/07/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/12/2019	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
14/07/2020	Vote en commission,1ère lecture		
20/07/2020	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0139/2020	Résumé
17/09/2020	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0222/2020	Résumé
17/09/2020	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
28/06/2023	Proposition retirée par la Commission		

Informations techniques

Référence de la procédure	2019/0101(COD)

Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement 2007/715 2005/0282(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	ENVI/9/00533

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE644.883	18/12/2019	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0139/2020	20/07/2020	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0222/2020	17/09/2020	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2019)0208	14/06/2019	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3042/2019	25/09/2019	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)

2019/0101(COD) - 17/09/2020 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 485 voix pour, 169 contre et 42 abstentions, des amendements du Parlement européen, adoptés le 17 septembre 2020, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles.

Pour rappel, la proposition de la Commission vise réintroduire des exemptions légales (via un facteur de conformité) concernant les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) pour les véhicules testés dans des conditions de conduite réelles, afin de respecter l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 13 décembre 2018.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Facteur de conformité

Afin de traiter les incertitudes techniques liées aux mesures obtenues via des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS), qui mesurent les émissions des moteurs en cours d'utilisation, la Commission a introduit le «facteur de conformité» - qui permet aux émissions plus élevées mesurées dans des conditions de conduite réelles de prendre en compte une marge d'erreur.

Les députés ont introduit des amendements afin de préciser que le facteur de conformité devrait s'appliquer pendant une période de transition et être assorti d'une marge correspondant à l'incertitude de mesure supplémentaire liée à l'introduction des PEMS.

La Commission devrait examiner continuellement ce facteur de conformité au regard du progrès technique et le corriger à la baisse tous les ans en s' appuyant sur les évaluations réalisées par le Centre commun de recherche (JRC). Après un abaissement immédiat de 1,43 à 1,32, le facteur devrait être progressivement réduit jusqu'à cesser de s'appliquer, d'ici le 30 septembre 2022.

La Commission pourrait adopter des actes délégués le 1er juin 2021 au plus tard, pour compléter le règlement afin :

- d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles dans des conditions normales d'utilisation, notamment la température et les conditions limites,

- d'atténuer la variation de la valeur de référence et de régler le problème des pics nocifs d'émission de particules résultant du nettoyage des filtres, en tenant compte de tous les éléments de normalisation élaborés par le Comité européen de normalisation (CEN) et en s'appuyant sur les meilleurs équipements disponibles.

Les députés ont également souligné que le constructeur devrait également garantir la fiabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et s'efforcer de réduire le risque de vol ou de dégradation desdits dispositifs.

Proposition post-Euro 6

Afin de progresser sur la voie de l'adoption des futures valeurs limites d'émission (post-Euro 6) et de l'amélioration de la qualité de l'air pour les citoyens de l'Union, le Parlement a invité la Commission à présenter, s'il y a lieu, une proposition législative à cet effet au plus tard en juin 2021, comme elle l'a annoncé dans le «pacte vert pour l'Europe».

Afin d'encourager les constructeurs à adopter une démarche volontariste en faveur de l'environnement, les députés ont insisté pour que les innovations technologiques destinées à absorber le NOx soient testées, quantifiées et prises en compte dans la révision ultérieure des normes Euro.

Véhicules diesel

Le Parlement a rappelé que suite aux violations récentes du cadre juridique existant par les constructeurs, les consommateurs n'ont pas été indemnisés de manière satisfaisante. Même dans les cas où une indemnisation a été accordée, les véhicules n'ont que rarement été mis en conformité avec les normes Euro 5 et Euro 6.

Étant donné que le nombre de plus en plus important d'interdictions de circuler en véhicule diesel dans les villes européennes affecte la vie quotidienne des citoyens, les députés ont suggéré des mesures de compensation consistant i) à équiper les véhicules non conformes de la technologie adaptée de traitement des gaz d'échappement («modification du matériel») ou, ii) à offrir des primes de conversion dans le cas où le consommateur souhaite échanger un véhicule acheté contre un modèle plus propre.

Le Parlement a rappelé que le rapport sur la qualité de l'air de 2019 publié par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estime qu'en 2016, l' exposition à long terme à la pollution atmosphérique a été responsable de plus de 506.000 décès prématurés dans l'EU-28. Le transport routier reste la principale source d'émissions de NOx dans l'EU-28 en 2017, avec une part d'environ 40 % des émissions totales de NOx de l'Union, et que près de 80% des émissions totales de NOx du transport routier sont générées par des véhicules à moteur diesel.

Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)

2019/0101(COD) - 20/07/2020 - 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'Esther de LANGE (PPE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, exerçant ses prérogatives en tant que commission associée, a également donné son avis sur ce rapport.

La proposition législative concerne l'introduction de facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité du véhicule aux limites d'émissions Euro 6 fixées dans la législation de l'Union lors de la réalisation des essais de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE). Cette proposition fait suite à l'arrêt rendu par le Tribunal de l'Union européenne en décembre 2018 selon lequel les facteurs de conformité pour l' immatriculation par type de véhicule conformément au règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil n'auraient pas dû être introduits au moyen de la procédure de comitologie mais suivant la procédure législative ordinaire.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifié la proposition de la Commission comme suit :

Facteur de conformité

Les députés proposent de rétablir des facteurs de conformité composés de l'obligation de conformité du véhicule aux limites d'émission contraignantes définies par le règlement (CE) nº 715/2007 et d'une marge d'erreur résultant d'incertitudes statistiques et techniques des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). Le rapport introduit des amendements afin de préciser que le facteur de conformité se compose des limites d'émission et d'une marge d'erreur liée au dispositif.

La Commission devrait examiner continuellement ce facteur de conformité au regard du progrès technique et le corriger à la baisse tous les ans en s' appuyant sur les évaluations réalisées par le Centre commun de recherche (JRC). Le facteur devrait être progressivement réduit jusqu'à cesser de s' appliquer, d'ici le 30 septembre 2022.

La Commission pourrait adopter des actes délégués le 1er juin 2021 au plus tard, pour compléter le règlement afin :

- d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles dans des conditions normales d'utilisation, notamment la température et les conditions limites,

- d'atténuer la variation de la valeur de référence et de régler le problème des pics nocifs d'émission de particules résultant du nettoyage des filtres, en tenant compte de tous les éléments de normalisation élaborés par le Comité européen de normalisation (CEN) et en s'appuyant sur les meilleurs équipements disponibles.

Proposition post-Euro 6

Afin de progresser sur la voie de l'adoption des futures valeurs limites d'émission (post-Euro 6) et de l'amélioration de la qualité de l'air pour les citoyens de l'Union, les députés ont invité la Commission à présenter, s'il y a lieu, une proposition législative à cet effet au plus tard en juin 2021, comme elle l'a annoncé dans le «pacte vert pour l'Europe».

Afin d'encourager les constructeurs à adopter une démarche volontariste en faveur de l'environnement, les députés ont insisté pour que les innovations technologiques destinées à absorber le NOx soient testées, quantifiées et prises en compte dans la révision ultérieure des normes Euro.

Véhicules diesel

Les députés ont rappelé que suite aux violations récentes du cadre juridique existant par les constructeurs, les consommateurs n'ont pas été indemnisés de manière satisfaisante. Même dans les cas où une indemnisation a été accordée, les véhicules n'ont que rarement été mis en conformité avec les normes Euro 5 et Euro 6.

Étant donné que le nombre de plus en plus important d'interdictions de circuler en véhicule diesel dans les villes européennes affecte la vie quotidienne des citoyens, les députés ont suggéré des mesures de compensation consistant i) à équiper les véhicules non conformes de la technologie adaptée de traitement des gaz d'échappement («modification du matériel») ou, ii) à offrir des primes de conversion dans le cas où le consommateur souhaite échanger un véhicule acheté contre un modèle plus propre.

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) nº 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 1er 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 1er 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) nº 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.