



Bruxelles, le 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la
réduction des émissions polluantes des véhicules routiers**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2014) 32 final}
{SWD(2014) 33 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition a pour objet d'introduire dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. Le présent projet de proposition met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands défis dans le contexte de la qualité de l'air de l'UE et de l'initiative «Mieux légiférer».

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Les mesures sont équilibrées en ce qu'elles ménagent l'effet environnemental et l'effort demandé à l'industrie. Le rapport coût-efficacité des mesures est étayé par une analyse d'impact.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La présente proposition introduit dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Afin de réduire les charges superflues imposées aux constructeurs de véhicules dans le cas de la réception par type de plateformes de véhicule qui pourraient être couvertes à la fois par la législation sur les véhicules légers et celle sur les véhicules lourds, la réception de certains véhicules lourds selon les prescriptions applicables aux véhicules légers en ce qui concerne leurs émissions polluantes devrait être possible sans abaisser le niveau de protection environnementale dans l'Union.
- (2) Bien que les émissions de méthane ne soient pas connues pour avoir un effet nocif direct sur la santé humaine, le méthane est un important gaz à effet de serre. Aussi, conformément à la communication de la Commission sur l'application et l'évolution future de la législation communautaire relative aux émissions des véhicules légers et aux informations sur la réparation et l'entretien (Euro 5 et 6)² et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil³, la Commission devrait envisager d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de CO₂.
- (3) Afin de faciliter l'introduction de véhicules fonctionnant au gaz naturel, la limite d'émissions actuelle pour l'ensemble des hydrocarbures (THC) devrait être relevée et l'effet des émissions de méthane devrait être pris en compte et exprimé en équivalent CO₂ à des fins réglementaires et d'information des consommateurs.
- (4) Les véhicules diesel modernes émettent des quantités importantes et croissantes de NO₂ en proportion des émissions de NO_x totales, ce qui n'avait pas été prévu au

¹ JO C du , p. .

² JO C 182 du 19.7.2008, p. 17.

³ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

moment où le règlement (CE) n° 715/2007 a été adopté. La plupart des problèmes de qualité de l'air dans les zones urbaines affectées sont de toute évidence en rapport avec les émissions directes de NO₂. Il convient donc d'introduire une limite d'émissions appropriée.

- (5) Les limites d'émissions actuelles pour le CO et les hydrocarbures totaux (THC) après un démarrage à froid à basse température ont été reprises des prescriptions Euro 3 énoncées dans la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil⁴, qui est manifestement dépassée compte tenu de la technologie automobile actuelle et des besoins en matière de qualité de l'air. De plus, les problèmes de qualité de l'air et les résultats des mesures des émissions des véhicules suggèrent qu'il est nécessaire d'introduire une limite appropriée pour les émissions de NO_x/NO₂. Il convient donc d'introduire des limites d'émissions révisées conformément à l'article 14, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 715/2007.
- (6) La limite d'émissions pour le NH₃ indiquée dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil⁵ est une exigence ayant pour objet de limiter les rejets d'ammoniac par les technologies de post-traitement des NO_x qui utilisent un réactif à base d'urée pour la réduction des NO_x. Il convient donc que la valeur limite pour le NH₃ s'applique uniquement à ces technologies et non aux moteurs à allumage commandé.
- (7) Afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air et d'assurer le maintien de l'effort visant à réduire les émissions des véhicules, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) devrait être délégué à la Commission pour ce qui concerne les modalités d'application du règlement (CE) n° 715/2007 aux véhicules des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂ dont la masse de référence dépasse 2 610 kg sans que la masse maximale du véhicule dépasse 5 000 kg, les procédures spécifiques, les essais et les prescriptions pour la réception par type, les prescriptions pour la mise en application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs de manipulation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions, les mesures nécessaires à la mise en application de l'obligation faite aux constructeurs de fournir un accès illimité et normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le remplacement, sur le certificat de conformité, des informations concernant les émissions massiques de CO₂ par des informations concernant la masse totale des émissions en équivalents CO₂, le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux dans le cas des véhicules à allumage commandé, la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de rééchelonner les valeurs limites fondées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites fondées sur le nombre de particules afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole, l'adoption d'une procédure révisée de mesure des particules et une valeur limite pour le nombre de particules, une valeur limite pour les émissions de NO₂ et des limites pour les émissions à l'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés

⁴ Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

⁵ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

conformes aux limites d'émissions Euro 6. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission devrait assurer une transmission simultanée, rapide et appropriée des documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

- (8) Le traité de Lisbonne a introduit la possibilité pour le législateur de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs d'application générale pour compléter ou modifier certains éléments non essentiels d'un acte législatif. Les mesures qui peuvent être couvertes par des délégations de pouvoirs visées à l'article 290, paragraphe 1, du TFUE correspondent en principe à celles couvertes par la procédure de réglementation avec contrôle établie par l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE du Conseil⁶. Il convient par conséquent d'adapter à l'article 290 du TFUE les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 qui prévoient le recours à la procédure de réglementation avec contrôle.
- (9) L'adaptation à l'article 290 du TFUE des dispositions du règlement (CE) n° 715/2009 qui prévoient le recours à la procédure de réglementation avec contrôle effectuée par le présent règlement ne doit pas affecter des procédures en cours dans le cadre desquelles le comité a déjà rendu son avis conformément à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE avant l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (10) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 4, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n° 715/2007, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁷.
- (11) Il convient donc de modifier en conséquence le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Après la publication des actes délégués adoptés conformément au deuxième alinéa et à la demande du constructeur, le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂ définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil* dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse maximale ne dépasse pas 5 000 kg.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en application de l'article 14 *bis* concernant les modalités d'application du présent règlement aux véhicules des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂ définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse maximale ne dépasse pas 5 000 kg. Les actes délégués doivent assurer en particulier que lors des essais sur banc dynamométrique, la masse opérationnelle réelle du véhicule soit correctement prise en compte pour déterminer l'inertie

⁶ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

⁷ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

équivalente ainsi que d'autres paramètres par défaut concernant la puissance et la charge.

* JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.».

2) L'article 4, paragraphe 4, est remplacé par le texte suivant:

«La Commission établit des procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.».

3) À l'article 5, paragraphe 3, la première phase est remplacée par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de développer les procédures spécifiques, les essais et les exigences pour la réception par type visés dans le présent paragraphe, ainsi que des exigences pour la mise en œuvre du paragraphe 2.».

4) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Actes délégués concernant l'accès aux informations pour la réparation et l'entretien des véhicules

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de mettre en œuvre les dispositions des articles 6 et 7. Ceci inclut la définition et la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME.».

5) L'article 14 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* concernant:

- a) le remplacement, sur les certificats de conformité visés à l'article 18 de la directive 2007/46/CE, des informations concernant les émissions massiques de CO₂ par les informations sur la masse totale des émissions en équivalents CO₂, ce qui correspond à la somme des émissions massiques de CO₂ et des émissions massiques de méthane exprimées en équivalents CO₂ pour ce qui est de leurs effets en tant que gaz à effet de serre;
- b) le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux (THC) des véhicules à allumage commandé.

2. Après l'achèvement du programme de la CEE-ONU sur la mesure des particules, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des

réglementations sur les véhicules, et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin d'adopter les mesures suivantes, sans abaisser le niveau de protection environnementale dans l'Union:

- a) modification du présent règlement aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules indiquées dans l'annexe I et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;
- b) adoption d'une procédure révisée de mesure des particules et d'une valeur limite pour le nombre de particules.

3. La Commission vérifie les procédures, essais et exigences visés à l'article 5, paragraphe 3, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Si la vérification montre que ceux-ci ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus la réalité des émissions, la Commission agit conformément à l'article 5, paragraphe 3, afin de les adapter de manière à refléter adéquatement les émissions générées par la réalité de la conduite routière.»;

- b) au paragraphe 4, l'alinéa suivant est ajouté:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* pour fixer, en plus de la valeur limite existante pour les émissions de NO_x totales, une valeur limite pour les émissions de NO₂ des véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I. La limite pour les émissions de NO₂ est fixée sur la base d'une analyse d'impact, tient compte de la faisabilité technique et reflète les objectifs en matière de qualité de l'air énoncés dans la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil*.

* Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).»;

- c) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* pour modifier et compléter le tableau 4 de l'annexe I afin de fixer des limites d'émissions au tuyau d'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6 figurant dans le tableau 2 de l'annexe I. Les limites pour les émissions de NO_x et de NO₂ sont fixées sur la base d'une analyse d'impact, tiennent compte de la faisabilité technique et reflètent les objectifs en matière de qualité de l'air énoncés dans la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil.».

- 6) L'article 14 *bis* suivant est inséré:

*«Article 14 bis
Exercice de la délégation*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées dans le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 1 à 5, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [...].
3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 1 à 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité d'actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa, de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 8 et de l'article 14, paragraphes 1 à 5, entre en vigueur uniquement s'il n'a suscité aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant une période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

7) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.».

Article 2

Le règlement (CE) n° 595/2009 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant:
«Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules pour lesquels le constructeur a choisi d'appliquer le règlement (CE) n° 715/2007 conformément à l'article 2, paragraphe 2, premier alinéa, dudit règlement.».

- 2) Dans le tableau «Limites d'émission Euro VI» de l'annexe I, la ligne correspondant à l'entrée «WHTC (PI)» est remplacée par la ligne suivante:

«WHTC (PI)»	4 000		160	500	460	-	10	(3)».
-------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	-------

Article 3

Le présent règlement n'a aucune incidence sur les procédures en cours au titre de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 8 et de l'article 14, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n° 715/2007 dans lesquelles un comité a déjà émis son avis conformément à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président