

# D048924/04

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 15 février 2017

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 15 février 2017

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Règlement (UE) de la Commission** modifiant le règlement (UE) 2017 de la Commission et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

E 11858





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 13 février 2017  
(OR. en)

6215/17

ENV 125  
ENT 36  
MI 123

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	3 février 2017
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D048924/04
Objet:	Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document D048924/04.

---

p.j.: D048924/04



Bruxelles, le **XXX**  
D048924/04  
[...](2016) **XXX** draft

**RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION**

**du **XXX****

**modifiant le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission et la directive 2007/46/CE du  
Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de  
conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)**

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

# RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

**modifiant le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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<sup>1</sup>, et notamment son article 14, paragraphe 3,

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)<sup>2</sup>, et notamment son article 39, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 constitue un acte réglementaire distinct dans le contexte de la procédure de réception par type établie par la directive 2007/46/CE.
- (2) Le règlement (CE) n° 715/2007 dispose que les nouveaux véhicules particuliers et utilitaires légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions et définit des prescriptions supplémentaires en matière d'accès aux informations. Les dispositions techniques spécifiques nécessaires à l'application de ce règlement sont contenues dans le règlement (UE) 2017/xxx de la Commission<sup>3</sup>.
- (3) La Commission a effectué une analyse détaillée des procédures, essais et exigences concernant la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) n° 692/2008

---

<sup>1</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>3</sup> Règlement (UE) 2017/xxx de la Commission du xxx complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L xxx).

sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et a constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5/6 dépassaient sensiblement les émissions mesurées au cours du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NOx des véhicules diesel.

- (4) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules ont réalisé d'importantes réductions d'émissions sur l'ensemble de la gamme des polluants réglementés, ce n'est pas le cas pour les émissions de NOx des véhicules diesel particuliers et utilitaires légers. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour remédier à cette situation.
- (5) Les dispositifs d'invalidation qui réduisent le niveau de contrôle des émissions sont interdits par le règlement (CE) n° 715/2007. Les révélations liées à l'utilisation de dispositifs d'invalidation dans les véhicules diesel et les enquêtes nationales qui ont suivi ont mis en évidence la nécessité de renforcer l'application des règles relatives aux dispositifs d'invalidation. Il convient donc d'exiger un contrôle accru lors de la réception par type de la stratégie de limitation des émissions appliquée par les véhicules, en s'appuyant sur les principes déjà appliqués aux véhicules lourds au titre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> et de ses mesures d'exécution.
- (6) Il est important de traiter le problème des émissions de NOx émanant des véhicules diesel afin de contribuer à faire baisser les concentrations élevées actuelles en NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant, qui sont particulièrement préoccupantes pour la santé humaine.
- (7) En janvier 2011, la Commission a constitué un groupe de travail associant l'ensemble des parties intéressées afin de mettre au point une procédure d'essai relative aux émissions en conditions de conduite réelles (ci-après les «RDE») reflétant davantage les émissions mesurées sur route. Le Centre commun de recherche de la Commission a publié deux études en 2011 et en 2013 portant sur la faisabilité d'essais sur route et sur l'évaluation d'autres options techniques. À l'issue de discussions techniques approfondies, l'option suggérée dans le règlement (CE) n° 715/2007, à savoir le recours à des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et à des limites à ne pas dépasser (ci-après les «limites NTE»), a été développée et mise en œuvre en tant que procédure d'essai réglementaire complémentaire.
- (8) Les deux premiers volets de la procédure d'essai RDE ont été introduits par les règlements de la Commission (UE) 2016/427<sup>5</sup> et (UE) 2016/646<sup>6</sup>. Il convient

---

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 82 du 31.3.2016, p. 1).

désormais de les compléter par des dispositions qui permettent de prendre en considération le démarrage à froid, de définir le protocole requis et les limites pour la mesure des émissions en nombre de particules (ci-après les «émissions PN»), de tenir dûment compte des épisodes de régénération et de veiller à ce que des dispositions existent pour les véhicules hybrides électriques, les véhicules utilitaires légers et les petits constructeurs.

- (9) Le démarrage à froid contribue de manière importante aux émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, plus particulièrement dans les zones urbaines où la majorité des démarrages à froid se produisent. Les démarrages à froid contribuent fortement à la pollution de l'air dans les villes, surtout en période hivernale, et devraient par conséquent être réglementés de manière appropriée. Afin de procéder à une évaluation globale et efficace des RDE, il convient donc de tenir compte du démarrage à froid dans l'évaluation des émissions pour le parcours total et la partie urbaine du parcours à la fois pour les émissions de NOx et les émissions PN à l'aide des méthodes d'évaluation existantes.
- (10) En outre, afin de réduire la variabilité des conditions d'essai qui pourrait masquer la contribution du démarrage à froid, des dispositions spéciales devraient être définies en ce qui concerne le préconditionnement du véhicule et la conduite pendant la période de démarrage à froid.
- (11) Compte tenu des données récentes indiquant la persistance dans l'Union du problème de niveaux d'émissions plus élevés que prévus lors du démarrage à chaud, il est nécessaire d'effectuer un certain nombre d'essais commençant avec un moteur chaud.
- (12) Le règlement (CE) n° 715/2007 a fixé une valeur limite temporaire Euro 6 pour les émissions PN des véhicules essence à injection directe afin de laisser un laps de temps suffisant pour intégrer des technologies efficaces de limitation des émissions PN tout en précisant qu'il était également nécessaire de réglementer ces émissions en conditions de conduite réelles dans les trois ans à compter des dates d'introduction obligatoire des normes Euro 6.
- (13) À cette fin, la Commission a créé en 2013 un groupe de travail, dirigé par le Centre commun de recherche, ayant pour mission d'examiner l'équipement PEMS récemment mis au point pour les mesures de la masse et du nombre de particules et d'élaborer une méthode de mesure des émissions PN en conditions de conduite réelles, qu'il convient d'intégrer dans le présent acte.
- (14) L'équipement destiné à mesurer les émissions PN s'est révélé fiable et performant dans une grande variété de conditions et on s'attend à ce que ses performances continuent de s'améliorer à l'avenir. En outre, les profils d'émission des particules ultrafines dont le diamètre est inférieur au seuil de mesure actuel de 23 nm sont actuellement examinés par la Commission afin de garantir que les méthodes de mesure couvrent de manière appropriée les émissions PN en conditions de conduite réelles.

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

- (15) Il convient de prévoir des dispositions permettant d'évaluer également les véhicules hybrides électriques. Pour les véhicules hybrides rechargeables sur secteur, il y a lieu d'adapter la méthode afin de garantir l'applicabilité et la solidité des dispositions relatives aux RDE et d'élaborer une méthode d'évaluation plus complète qui puisse donner une image précise des RDE des véhicules hybrides rechargeables sur secteur et être ainsi également incluse dans les régimes d'incitation locaux ou nationaux visant à promouvoir l'utilisation de ces véhicules.
- (16) La régénération devrait faire partie de l'évaluation des émissions des véhicules dans le cadre de la procédure RDE. Afin de garantir la cohérence de la procédure RDE avec les procédures d'essai mondiales harmonisées pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), il convient d'introduire une méthode qui impose l'utilisation des coefficients Ki pour les émissions excédentaires liées à la régénération ainsi qu'un système d'évaluation correspondant.
- (17) La mise à jour des coefficients Ki peut être nécessaire pour tenir compte des changements concernant la spécification des véhicules et du progrès technologique. Des révisions peuvent être nécessaires pour garantir que les coefficients Ki reflètent la fréquence et l'ampleur des épisodes de régénération en conditions de conduite réelles.
- (18) Afin que les véhicules utilitaires légers faisant l'objet d'une limitation de vitesse puissent être également soumis à l'essai dans le cadre de la procédure RDE, il convient de prévoir des dispositions spéciales pour les limites de vitesses de ces véhicules.
- (19) Afin de permettre aux petits constructeurs indépendants dont la production annuelle mondiale est inférieure à 10 000 unités de s'adapter à la procédure RDE, il y a lieu de prévoir un délai supplémentaire afin qu'ils puissent se conformer pleinement aux limites NTE. Toutefois, il convient d'exiger de ces derniers qu'ils surveillent les émissions de NOx pendant cette période.
- (20) Les très petits constructeurs devraient être exemptés des dispositions de la procédure RDE. Avec un volume inférieur à 1 000 véhicules vendus chaque année dans l'Union, ils ne contribuent que de manière marginale aux émissions totales du parc de véhicules particuliers et utilitaires légers.
- (21) L'article 15, paragraphe 6, du règlement (UE) 2017/xxx dispose qu'un examen des dispositions juridiques de la directive 2007/46/CE doit être effectué à la suite de l'introduction des essais WLTP afin de garantir un traitement équitable en ce qui concerne les véhicules ayant déjà été réceptionnés au regard des exigences relatives aux essais du nouveau cycle européen de conduite (NEDC).
- (22) Cet examen indique que les prescriptions du règlement (UE) 2017/xxx devraient être applicables aux véhicules nouvellement immatriculés, y compris ceux dont les types ont été précédemment réceptionnés sur la base des essais NEDC définis dans le règlement (CE) n° 692/2008. Tous les nouveaux véhicules, dont les types ont été précédemment réceptionnés sur la base des essais NEDC ou sont réceptionnés, pour la première fois, sur la base des essais WLTP doivent, conformément à l'article 15 du règlement (UE) 2017/xxx, satisfaire aux prescriptions de l'annexe IIIA de ce règlement à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2019. Pour les véhicules des classes II et III de la

catégorie N1 et les véhicules de la catégorie N2, la date applicable est le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

- (23) Pour que les autorités compétentes en matière de réception par type soient pleinement informées de l'application de cette règle, il est nécessaire de la mentionner dans la section II, point 5, «Remarques», de la fiche de réception CE par type, telle qu'établie à l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/xxx.
- (24) Les dispositions relatives à l'obligation faite aux constructeurs de déclarer les stratégies auxiliaires en matière d'émissions (ci-après les «stratégies AES») sont clairement liées à l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation. Dès lors, il est nécessaire d'indiquer clairement dans la législation que l'autorité compétente en matière de réception par type doit prendre sa décision, lors de la réception par type, sur la base de l'évaluation des risques et des effets sur l'environnement et la santé des stratégies AES. Le contenu du dossier de documentation étendu devrait aider ladite autorité dans cette prise de décision.
- (25) Afin de garantir la transparence, de permettre la comparaison avec les valeurs mesurées au cours d'essais indépendants et la mise au point de régimes d'incitation par les autorités locales ou nationales, il convient d'introduire l'obligation pour le constructeur de déclarer les valeurs maximales des émissions de NOx et des émissions PN lors des essais RDE dans le certificat de conformité de chaque véhicule.
- (26) La Commission devrait continuer à réviser les dispositions relatives à la procédure d'essai RDE et adapter ces dispositions pour tenir compte des nouvelles technologies, aussi bien dans le domaine automobile que dans celui des mesures, et garantir leur efficacité. De même, la Commission devrait réexaminer annuellement le niveau approprié des facteurs de conformité finaux pour les polluants gazeux et le nombre de particules en fonction du progrès technique. Elle devrait réexaminer, en particulier, les deux méthodes alternatives d'évaluation des données d'émissions PEMS définies à l'annexe IIIA, appendices 5 et 6, du règlement (UE) 2017/xxx en vue d'élaborer une méthode unique.
- (27) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2017/xxx et la directive 2007/46/CE en conséquence.
- (28) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Le règlement (UE) 2017/xxx est modifié comme suit:

- 1) L'article 2 est modifié comme suit:
  - a) le paragraphe 32 est remplacé par le texte suivant:

«32. par “petit constructeur”, on entend un constructeur dont la production annuelle mondiale est inférieure à 10 000 unités pour l’année antérieure à l’année de délivrance de la réception par type et:

a) qui ne fait pas partie d’un groupe de constructeurs liés; ou

b) qui fait partie d’un groupe de constructeurs liés dont la production annuelle mondiale est inférieure à 10 000 unités pour l’année antérieure à l’année de délivrance de la réception par type; ou

c) qui fait partie d’un groupe de constructeurs liés mais qui exploite ses propres installations de production et son propre centre de conception;»;

b) les paragraphes 32 *bis*, 32 *ter* et 32 *quater* suivants sont ajoutés:

«32 *bis*. par “propre installation de production”, on entend une usine de construction ou d’assemblage utilisée par le constructeur aux fins de la construction ou de l’assemblage de véhicules neufs de ce constructeur, y compris, le cas échéant, des véhicules destinés à l’exportation;

32 *ter*. par “propre centre de conception”, on entend une installation dans laquelle l’ensemble du véhicule est conçu et mis au point, qui dépend du constructeur et est utilisée par lui;

32 *quater*. par “très petit constructeur”, on entend un petit constructeur, tel que défini au point 32, dont moins de 1 000 véhicules ont été immatriculés dans la Communauté au cours de l’année antérieure à l’année de délivrance de la réception par type.».

2) L’article 3 est modifié comme suit:

au paragraphe 11, l’alinéa suivant est ajouté:

«Les prescriptions de l’annexe IIIA ne s’appliquent pas aux réceptions par type au regard des émissions délivrées au titre du règlement (CE) n° 715/2007 aux très petits constructeurs.».

3) L’article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 11 est remplacé par le texte suivant:

«11. Pour que les autorités compétentes en matière de réception par type soient en mesure d’évaluer l’utilisation appropriée des AES, eu égard à l’interdiction d’utiliser des dispositifs d’invalidation prévue à l’article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, le constructeur fournit également un dossier de documentation étendu, tel que décrit à l’annexe I, appendice 3a, du présent règlement.

Le dossier de documentation étendu visé au paragraphe 11 reste strictement confidentiel. Le dossier est identifié et daté par l’autorité compétente en matière de

réception par type et est conservé par cette dernière pendant au moins dix ans après délivrance de la réception par type. Le dossier de documentation étendu est transmis à la Commission sur demande.»;

b) le paragraphe 12 est supprimé.

4) L'article 15 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«les prescriptions énoncées au point 2.1 de l'annexe IIIA, à l'exclusion des prescriptions relatives au nombre de particules (PN), ne s'appliquent pas;»;

ii) l'alinéa suivant est ajouté:

«Lorsqu'un véhicule a été réceptionné conformément aux prescriptions du règlement (CE) n° 715/2007 et à ses dispositions d'exécution avant le 1<sup>er</sup> septembre 2017 pour les véhicules de la catégorie M et les véhicules de classe I de la catégorie N1, ou avant le 1<sup>er</sup> septembre 2018 pour les véhicules des classes I, II et III de la catégorie N1 et les véhicules de la catégorie N2, il n'est pas considéré comme appartenant à un nouveau type aux fins du premier alinéa. Il en va de même lorsque de nouveaux types sont créés à partir du type initial en raison uniquement de l'application de la nouvelle définition du type énoncée à l'article 2, paragraphe 1, du présent règlement. Dans ces cas, l'application du présent alinéa est mentionnée dans la section II, point 5, «Remarques», de la fiche de réception CE par type définie dans l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/xxx, en ajoutant une référence à la réception par type précédente.»;

b) le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«Jusqu'à cinq ans et quatre mois après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphes 4 et 5, du règlement (CE) n° 715/2007, les prescriptions énoncées au point 2.1 de l'annexe IIIA ne s'appliquent pas aux réceptions par type au regard des émissions délivrées au titre du règlement (CE) n° 715/2007 aux petits constructeurs, tels que définis à l'article 2, point 32. Toutefois, pendant la période comprise entre trois ans et cinq ans et quatre mois après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007, et celle comprise entre quatre ans et cinq ans et quatre mois après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 715/2007, les petits constructeurs surveillent et communiquent les valeurs RDE de leurs véhicules.»;

5) L'article 18 *bis* suivant est ajouté:

*«Article 18 bis*

**Véhicules hybrides et véhicules hybrides rechargeables sur secteur**

La Commission travaille à l'élaboration d'une méthode révisée en vue d'inclure une méthode d'évaluation solide et complète des véhicules hybrides et des véhicules hybrides rechargeables sur secteur, de telle sorte que leurs valeurs RDE soient directement comparables à celles des véhicules traditionnels, dans la perspective de présenter ladite méthode lors de la prochaine modification du règlement.».

- 6) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.
- 7) L'annexe IIIA est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

#### *Article 2*

L'annexe IX de la directive 2007/46/CE est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

#### *Article 3*

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 la Commission*  
*Le président*  
*Jean-Claude Juncker*