

D058981/02

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018/2019

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 novembre 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 novembre 2018

**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) 2017/2400 et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules lourds

E 13614



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 9 novembre 2018
(OR. en)

14120/18

CLIMA 209
ENV 744
TRANS 531
MI 820

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	9 novembre 2018
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D058981/02
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/2400 et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO ₂ et de la consommation de carburant des véhicules lourds

Les délégations trouveront ci-joint le document D058981/02.

p.j.: D058981/02



Bruxelles, le **XXX**
D058981/02
[...](2018) **XXX** draft

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules lourds

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

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules lourds

(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° 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/CE¹, et notamment son article 4, paragraphe 3, et son article 5, paragraphe 4, point e),

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)², et notamment son article 39, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/2400 introduit une méthode commune pour comparer objectivement la performance des véhicules lourds mis sur le marché de l'Union en ce qui concerne leurs émissions de CO₂ et leur consommation de carburant. Il énonce des dispositions pour la certification de composants ayant une incidence sur les émissions de CO₂ et sur la consommation de carburant des véhicules lourds, introduit un outil de simulation aux fins de déterminer et de déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules et établit, entre autres, des prescriptions imposant aux autorités des États membres et aux constructeurs de vérifier la conformité de la certification des composants et la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation.
- (2) L'expérience acquise à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2017/2400 a mené à l'identification de plusieurs aspects de la méthode commune de détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules lourds, de l'utilisation de l'outil de simulation, de la certification des composants, entités techniques distinctes et systèmes et de la procédure de contrôle de la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation et de la certification des composants, entités techniques distinctes et systèmes qui nécessitent des éclaircissements. Ces éclaircissements ont également une incidence sur les informations fournies par les constructeurs conformément à la directive 2007/46/CE.

¹ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

² JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (3) La Commission a effectué une évaluation concernant les implications techniques et économiques des éclaircissements nécessaires.
- (4) L'amélioration de la méthode commune pour comparer objectivement la performance des véhicules lourds en termes d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant devrait renforcer la compétitivité de l'industrie de l'Union et la transparence du marché en ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules lourds.
- (5) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de remplacement du gazole disponible pour les véhicules lourds. Le déploiement de technologies innovantes basées sur le GNL contribuera à faire encore baisser les émissions de CO₂ par rapport aux véhicules diesel. Pour assurer que le GNL soit couvert par la procédure d'essai des moteurs, il est approprié d'inclure le GNL en tant que carburant de référence supplémentaire dans la certification des moteurs afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules lourds.
- (6) Il est approprié de prendre en compte les spécificités des véhicules professionnels, c'est-à-dire des véhicules qui sont utilisés à d'autres fins que l'acheminement de marchandises. Ces véhicules devraient donc être attribués à des sous-groupes spécifiques au sein des groupes de véhicules existants, afin de les distinguer des véhicules qui sont utilisés uniquement pour l'acheminement de marchandises, et leurs émissions de CO₂ devraient être déterminées conformément à des profils de mission spécifiques.
- (7) Il est également approprié de définir clairement les véhicules qui, en raison de leurs groupes motopropulseurs avancés, y compris les groupes motopropulseurs électriques, électriques hybrides et à double carburant, ne peuvent pas, pour le moment, être soumis à la prescription de déterminer leurs émissions de CO₂ ou leur consommation de carburant au moyen de l'outil de simulation disponible. Afin d'assurer une bonne interprétation du taux de pénétration de ces véhicules sur le marché, une procédure spécifique devrait être prévue afin de permettre une identification claire de ces véhicules et de leurs groupes motopropulseurs respectifs.
- (8) Il est essentiel à la réalisation de réductions des émissions de CO₂ que les émissions de CO₂ des véhicules lourds nouvellement produits soient conformes aux valeurs déterminées en application du règlement (UE) 2017/2400. La conformité de l'utilisation de l'outil de simulation et de la certification des composants, entités techniques distinctes et systèmes ayant une incidence sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant devrait donc être vérifiée au moyen d'une procédure d'essai de vérification sur route, en plus des procédures déjà définies dans le règlement (UE) 2017/2400. La procédure d'essai de vérification devrait être appliquée par les constructeurs et être vérifiée par les autorités compétentes en matière de réception.
- (9) Il devrait être possible pour les autorités compétentes en matière de réception d'imposer des mesures correctives pour toute irrégularité systématique en ce qui concerne la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes et l'utilisation de l'outil de simulation, y compris lorsque ces irrégularités sont identifiées au cours de l'enquête suivant le rejet d'un véhicule lors de la procédure d'essai de vérification. Si les autorités compétentes en matière de réception ne découvrent pas d'irrégularités en ce qui concerne la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes ou l'utilisation de l'outil de simulation

malgré le rejet du véhicule à l'essai, il devrait être possible pour la Commission d'examiner un dysfonctionnement possible de l'outil de simulation.

- (10) Lors de la procédure d'essai de vérification, le couple à la roue, le régime moteur, le rapport de vitesse engagé et la consommation de carburant du véhicule lourd devraient être mesurés sur la route, dans des conditions proches du profil de mission de l'outil de simulation, et comparés à la consommation de carburant calculée par l'outil de simulation. Pour passer avec succès la procédure d'essai de vérification, la consommation de carburant calculée devrait correspondre à la consommation de carburant mesurée, dans les limites d'une certaine tolérance.
- (11) La vérification systématique des résultats d'une simulation numérique par un essai physique est un concept nouveau dans la législation européenne relative à la réception par type. La procédure d'essai de vérification sous-jacente sera donc évaluée en vue d'améliorations possibles. La Commission et les autorités compétentes en matière de réception devraient dès lors être autorisées à recueillir les résultats des procédures d'essai de vérification auprès des constructeurs et à les évaluer.
- (12) Afin de garantir un laps de temps suffisant pour permettre aux autorités compétentes en matière de réception et aux constructeurs de s'adapter aux nouvelles dispositions, l'obligation de vérifier les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules au moyen de la procédure d'essai de vérification sur route devrait être applicable à partir du 1^{er} juillet 2020.
- (13) Les données des émissions de CO₂ des véhicules relevant des groupes de véhicules 4, 5, 9 et 10 qui ont été déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) n° 2018/956 du Parlement européen et du Conseil³, à partir de 2019. Le but des modifications apportées au règlement (UE) 2017/2400 par le présent règlement est d'assurer que des données d'émissions de CO₂ fiables puissent être recueillies pour tous les véhicules concernés par le règlement (UE) n° 2018/956 pour l'année 2019. Il est donc important de faire en sorte que les modifications énoncées dans le présent règlement entrent en vigueur sans délai.
- (14) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) 2017/2400

Le règlement (UE) 2017/2400 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. En cas de réceptions par type multi-étapes ou de réceptions individuelles de véhicules visés au paragraphe 1, le présent règlement s'applique uniquement aux véhicules de base équipés au minimum d'un châssis, d'un moteur, d'une boîte de vitesses, d'essieux et de pneumatiques.»;
- 2) l'article 3 est modifié comme suit:

³ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et à la communication des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

- a) le point 4a suivant est ajouté:
- «4a) “constructeur de véhicules”: un organisme ou une personne responsable de l’émission du dossier d’enregistrements du constructeur et du dossier d’information du client conformément à l’article 9;»;
- b) le point 7 est remplacé par le texte suivant:
- «7) “convertisseur de couple”: un composant de démarrage hydrodynamique se présentant sous la forme d’un composant distinct de la transmission ou de la boîte de vitesses, avec un transfert de puissance en série ou en parallèle, qui adapte la vitesse entre le moteur et les roues et permet la démultiplication du couple;»;
- c) les points 15 à 21 suivants sont ajoutés:
- «15) “véhicule lourd à émission nulle” ou “véhicule de type ZE-HDV”: un véhicule lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d’un moteur à combustion interne qui émet moins de 1 g de CO₂ par kWh;
- 16) “véhicule professionnel”: un véhicule lourd qui n’est pas destiné à l’acheminement de marchandises et pour lequel un des chiffres suivants est utilisé pour compléter les codes de carrosserie dont la liste figure dans l’appendice 2 de l’annexe II de la directive 2007/46/CE: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; ou un tracteur dont la vitesse maximale ne dépasse pas 79 km/h;
- 17) “porteur”: un camion qui n’est pas conçu ni construit pour tracter une semi-remorque;
- 18) “tracteur”: une unité de traction qui est conçue et construite exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
- 19) “cabine avec couchette”: un type de cabine qui comprend, derrière le siège du conducteur, un compartiment destiné à être utilisé pour dormir;
- 20) “véhicule lourd électrique hybride” ou “véhicule de type He-HDV”: un véhicule tel que défini à l’article 3, point 15, de la directive 2007/46/CE;
- 21) “véhicule à double carburant”: un véhicule tel que défini à l’article 2, point 48, du règlement (UE) n° 582/2011»;
- d) le deuxième alinéa suivant est ajouté:
- «En ce qui concerne les véhicules de type He-HDV, l’article 5, paragraphe 3, l’article 9, paragraphe 1, et l’article 12, paragraphe 1, s’appliquent uniquement aux véhicules de type He-HDV dans lesquels la deuxième puissance nette maximale la plus élevée de tous les convertisseurs d’énergie représente moins de 10 % de la puissance nette maximale la plus élevée de tous les convertisseurs d’énergie. Les convertisseurs utilisés uniquement pour le démarrage ne sont pas pris en compte.»;
- 3) l’article 5 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
- «L’outil de simulation est utilisé afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules, ou afin de déterminer si ces véhicules sont des véhicules de type ZE-HDV, de type He-HDV ou à double carburant. L’outil de simulation est conçu pour fonctionner sur la base

des informations d'entrée spécifiées dans l'annexe III, ainsi que des données d'entrée visées à l'article 12, paragraphe 1.»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les outils de hachage sont utilisés pour établir une association sans équivoque entre les propriétés certifiées en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système, d'une part, et son document de certification, d'autre part, ainsi que pour établir une association sans équivoque entre un véhicule et son dossier d'enregistrements du constructeur et son dossier d'information du client visés dans l'annexe IV.»;

4) l'article 9 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Le constructeur de véhicules détermine les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de chaque nouveau véhicule, à l'exception des véhicules de type ZE-HDV, de type He-HDV et à double carburant, destiné à être vendu, immatriculé ou mis en service dans l'Union, en utilisant la dernière version disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3. En ce qui concerne les véhicules de type ZE-HDV, de type He-HDV et à double carburant destinés à être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, le constructeur de véhicules détermine seulement les informations spécifiées pour ces véhicules dans les modèles figurant dans la partie I et la partie II de l'annexe IV, en utilisant la dernière version disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le constructeur de véhicules crée les codes de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur et du dossier d'information du client en utilisant l'outil de hachage visé à l'article 5, paragraphe 5.»;

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

«5. Chaque véhicule destiné à être immatriculé, vendu ou mis en service est accompagné d'un certificat de conformité ou, dans le cas des véhicules réceptionnés conformément à l'article 24 de la directive 2007/46/CE, d'une fiche de réception individuelle, incluant une impression du code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur et du dossier d'information du client visés au paragraphe 3.»;

5) à l'article 12, les paragraphes 6 et 7 suivants sont ajoutés:

«6. Dans le cas des véhicules de type ZE-HDV, de type He-HDV et à double carburant, les données d'entrée de l'outil de simulation comprennent les informations indiquées dans le tableau 5 de l'annexe III.

7. Lorsque le véhicule est destiné à être immatriculé, vendu ou mis en service avec des pneumatiques neige et des pneumatiques normaux, le constructeur de véhicules peut choisir lesquels des pneumatiques seront utilisés pour déterminer les émissions de CO₂.»;

6) à l'article 13, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. La valeur standard pour les pneumatiques est celle correspondant aux pneumatiques neige de la classe C3 définie à l'annexe II, partie B, tableau 2, du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil*.

* Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).»;

7) l'article 20 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Responsabilités du constructeur de véhicules, de l'autorité compétente en matière de réception et de la Commission concernant la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation»

b) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le constructeur de véhicules accomplit annuellement, la procédure d'essai de vérification définie dans l'annexe X *bis* sur un nombre minimum de véhicules, conformément au point 3 de ladite annexe. Le constructeur de véhicules remet, au plus tard le 31 décembre de chaque année et conformément au point 8 de l'annexe X *bis*, un rapport d'essai à l'autorité compétente en matière de réception pour chaque véhicule soumis à l'essai, conserve les rapports d'essai pendant une période d'au moins 10 ans et les communique, sur demande, à la Commission et aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.»;

c) au paragraphe 2, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Lorsqu'un véhicule échoue à la procédure d'essai de vérification définie dans l'annexe X *bis*, l'autorité compétente en matière de réception entame une enquête visant à déterminer la cause de l'échec, conformément à l'annexe X *bis*. Dès que l'autorité compétente en matière de réception détermine la cause de l'échec, elle en informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

Si la cause de l'échec est liée à l'utilisation de l'outil de simulation, l'article 21 s'applique. Si la cause de l'échec est liée aux propriétés certifiées en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de composants, d'entités techniques distinctes et de systèmes, l'article 23 s'applique.

Si aucune irrégularité n'a pu être découverte dans la certification de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes et dans l'utilisation de l'outil de simulation, l'autorité compétente en matière de réception informe la Commission de l'échec du véhicule. La Commission enquête afin de déterminer si l'outil de simulation ou la procédure d'essai de vérification définie dans l'annexe X *bis* est à l'origine de l'échec du véhicule et si une amélioration de l'outil de simulation ou de la procédure d'essai de vérification est nécessaire.»;

8) à l'article 23, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Si, en application des articles 20 et 22, l'autorité compétente en matière de réception constate l'inadéquation des mesures prises par le fabricant pour faire en sorte que les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés à l'article 12, paragraphe 1, ayant fait l'objet d'une certification conformément à l'article 17, ne diffèrent pas des valeurs certifiées, elle demande au fabricant de lui soumettre un plan de mesures correctives au plus tard 30 jours calendrier après avoir reçu la demande de l'autorité compétente en matière de réception.»;

9) l'article 24 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) des véhicules appartenant aux groupes 4, 5, 9 et 10, y compris le sous-groupe "v" de chaque groupe de véhicules, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, à compter du 1^{er} juillet 2019;»;

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

1) la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Pour les véhicules du sous-groupe "v" de chacun de ces groupes de véhicules, l'obligation visée à l'article 9 s'applique à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.»;

2) l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins du premier alinéa, la date de production est la date suivante:

a) la date de signature du certificat de conformité;

b) lorsqu'un certificat de conformité n'a pas été délivré, la date à laquelle le numéro d'identification du véhicule a été apposé pour la première fois sur les pièces appropriées du véhicule.»;

c) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Le deuxième alinéa de l'article 20, paragraphe 1, et les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 20, paragraphe 2, sont applicables à partir du 1^{er} juillet 2020. Les mesures correctives au titre de l'article 21, paragraphe 5, et de l'article 23, paragraphe 6, sont applicables à la suite d'une enquête relative à l'échec d'un véhicule lors de la procédure d'essai de vérification définie dans l'annexe X *bis* à partir du 1^{er} juillet 2023.»;

10) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;

11) l'annexe III est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement;

12) l'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement;

13) l'annexe V est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement;

14) l'annexe VI est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement;

15) l'annexe VII est modifiée conformément à l'annexe VI du présent règlement;

16) l'annexe VIII est modifiée conformément à l'annexe VII du présent règlement;

17) l'annexe IX est modifiée conformément à l'annexe VIII du présent règlement;

18) l'annexe X est modifiée conformément à l'annexe IX du présent règlement;

- 19) une nouvelle annexe X *bis* est insérée comme indiqué dans l'annexe X du présent règlement.

Article 2

Modifications de la directive 2007/46/CE

Les annexes I, IV et IX de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe XI du présent règlement.

Article 3

Entrée en vigueur et application

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

L'article 2 s'applique à partir du 1^{er} septembre 2019.

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