

D100204/3

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 novembre 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 novembre 2024

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement de la Commission modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO2 et de la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et d'autres nouvelles technologies, et modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les règles applicables à la détermination des émissions de CO2 et de la consommation de carburant afin d'obtenir l'extension d'une réception UE par type

E 19252

Bruxelles, le 13 novembre 2024
(OR. en)

15662/24

ENT 206
MI 929
ENV 1111

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 22 octobre 2024

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de
l'Union européenne

N° doc. Cion: D100204/3

Objet: RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION
du XXX
modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la
détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de
carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et
l'introduction de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et d'autres
nouvelles technologies, et modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en
ce qui concerne les règles applicables à la détermination des émissions
de CO₂ et de la consommation de carburant afin d'obtenir l'extension
d'une réception UE par type

Les délégations trouveront ci-joint le document D100204/3.

p.j.: D100204/3



Bruxelles, le **XXX**
D100204/03
[...] (2024) **XXX** draft

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et d'autres nouvelles technologies, et modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les règles applicables à la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant afin d'obtenir l'extension d'une réception UE par type

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

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et d'autres nouvelles technologies, et modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les règles applicables à la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant afin d'obtenir l'extension d'une réception UE par type

(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),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission² a introduit une méthode commune pour comparer 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 des 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) Le règlement (UE) 2022/1379 de la Commission³ a étendu le champ d'application du règlement (UE) 2017/2400 aux camions moyens et aux autobus lourds et y a ajouté de

¹ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

² Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

³ Règlement (UE) 2022/1379 de la Commission du 5 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies (JO L 212 du 12.8.2022, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

nouvelles technologies telles que les véhicules électriques hybrides et électriques purs, les véhicules à double carburant ainsi que les systèmes de récupération de chaleur.

- (3) Étant donné que d'autres nouvelles technologies sont en cours de développement et pourraient faire leur apparition sur le marché dans les années à venir, il convient de définir des exigences pour celles-ci. Ces nouvelles technologies devraient inclure les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, les extrémités de roue efficaces, les véhicules propulsés par plusieurs systèmes de transmission fonctionnant de manière indépendante ou encore les véhicules capables de se recharger en roulant.
- (4) Étant donné qu'il peut être difficile de savoir si un véhicule sera utilisé à des fins professionnelles ou non au moment de la certification de ses valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant, toutes les simulations relatives aux véhicules des groupes concernés devraient porter sur l'ensemble des profils de mission. L'attribution correcte des valeurs certifiées d'émission de CO₂ et de consommation de carburant devrait donc s'effectuer suivant le type d'immatriculation du véhicule.
- (5) Étant donné que le montage d'extrémités de roues performantes a une incidence positive sur les émissions de CO₂ des véhicules, une nouvelle procédure est introduite afin de permettre la certification des extrémités de roue efficaces et de garantir ainsi que leur efficacité élevée est prise en compte dans la détermination des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant.
- (6) La procédure de détermination des performances de traînée aérodynamique des véhicules devrait être renforcée pour en améliorer la répétabilité et la reproductibilité et, afin de réduire la charge liée aux essais et de faire en sorte que les caractéristiques améliorant les performances aérodynamiques puissent être certifiées efficacement, elle devrait être complétée par un nouveau processus reposant sur la simulation de la dynamique des fluides computationnelle.
- (7) Étant donné que la procédure d'essai de vérification sur route s'est avérée un outil important pour vérifier les calculs des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des camions moyens et lourds, elle devrait également s'appliquer aux autobus lourds, moyennant certains ajustements pour tenir compte de la complexité de la production fréquemment réalisée en plusieurs étapes de ces véhicules.
- (8) Étant donné que les nouvelles technologies seront couvertes par le présent règlement, notamment pour les camions moyens, il convient d'éviter de créer des obligations contradictoires entre le règlement (UE) 2017/2400 et la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers aux fins de la détermination des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant prévue par le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission⁴. Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission en conséquence afin de garantir qu'aucun camion moyen n'est soumis à des essais dans le cadre de deux régimes différents aux fins de la détermination des valeurs de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant.

⁴ Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj>).

- (9) Afin de donner aux États membres, aux autorités nationales et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des règles introduites par le présent règlement, il convient d'en différer la date d'application.
- (10) Afin de permettre une application rapide du règlement, en particulier pour les technologies nouvellement couvertes par la présente modification, il devrait être possible d'obtenir une licence pour l'exploitation de l'outil de simulation et une certification pour les composants conformément au règlement (UE) 2017/2400 tel que modifié par le présent règlement à partir de l'entrée en vigueur de celui-ci.
- (11) Les mesures prévues par le 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) 2017/2400 est modifié comme suit:

- (1) L'article 12 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe 1, le point k) suivant est ajouté:

«k) extrémités de roues.»;

- (b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés aux points b) à g), i), j) et k) du paragraphe 1 du présent article sont soit basées sur les valeurs déterminées, pour chaque composant, entité technique distincte, système ou, le cas échéant, leur famille respective, conformément à l'article 14 et certifiées conformément à l'article 17 («valeurs certifiées»), soit, en l'absence des valeurs certifiées, sur les valeurs standard définies conformément à l'article 13.».

- (2) L'article 13 est modifié comme suit:

- (a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les valeurs standard pour la traînée aérodynamique sont déterminées conformément à l'appendice 7 de l'annexe VIII.»;

- (b) le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. Les valeurs standard pour les composants d'un groupe motopropulseur électrique sont déterminées conformément aux appendices 8, 9, 10 et 11 de l'annexe X *ter*.»;

- (c) le paragraphe 10 est ajouté:

«10. Les valeurs standard pour les extrémités de roues sont déterminées conformément au point 6 de l'annexe VII *bis*.».

- (3) L'article 14 est modifié comme suit:

- (a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Les valeurs déterminées conformément aux paragraphes 2 à 11 du présent article peuvent être utilisées par le constructeur de véhicules comme les données d'entrée de l'outil de simulation si elles sont certifiées conformément à l'article 17.»;

- (b) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Les valeurs certifiées pour la traînée aérodynamique sont déterminées conformément au point 3 de l'annexe VIII.»;

(c) le paragraphe 11 est ajouté:

«11. Les valeurs certifiées pour les extrémités de roues sont déterminées conformément à l'annexe VII *bis*.».

(4) À l'article 15, paragraphe 1, le tiret suivant est ajouté:

«- à l'annexe VII *bis* en ce qui concerne le concept de famille d'extrémités de roue.».

(5) À l'article 16, paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:

«- à l'appendice 2 de l'annexe VII *bis* en ce qui concerne les extrémités de roues.».

(6) À l'article 17, paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:

«- à l'appendice 1 de l'annexe VII *bis* en ce qui concerne les extrémités de roues.».

(7) À l'article 18, paragraphe 1, le tiret suivant est ajouté au premier alinéa:

«- à l'annexe VII *bis* en ce qui concerne le concept de famille d'extrémités de roue.».

(8) À l'article 22, paragraphe 1, le deuxième alinéa est modifié comme suit:

(a) le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

«- les procédures prévues à l'appendice 6 de l'annexe VIII en ce qui concerne la traînée aérodynamique.»;

(b) le tiret suivant est ajouté:

«- les procédures prévues au point 5 de l'annexe VII *bis* en ce qui concerne les extrémités de roues.».

(9) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

«Article 24

Application des exigences

«Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 3, du présent règlement, lorsque les obligations visées à l'article 9 du présent règlement n'ont pas été respectées, les États membres considèrent que les certificats de conformité pour les véhicules réceptionnés par type ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858 et, pour les véhicules réceptionnés par type ou réceptionnés individuellement, interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service des véhicules des groupes 1s, 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 16, 31 à 40, 53 et 54.».

(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) Le texte de l'annexe VI du présent règlement est inséré en tant qu'annexe VII *bis*.

(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 *bis* est modifiée conformément à l'annexe IX du présent règlement.
- (19) L'annexe X *ter* est modifiée conformément à l'annexe X du présent règlement.

Article 2

L'article 3 du règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

- (1) Au paragraphe 1, second alinéa, la seconde phrase est supprimée.
- (2) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Afin d'obtenir une extension de la réception UE par type, en ce qui concerne les émissions, d'un véhicule réceptionné au titre du présent règlement ayant une masse de référence supérieure à 2 380 kg mais n'excédant pas 2 610 kg, le constructeur doit satisfaire aux prescriptions énoncées à la section 5 de l'annexe VIII, à moins que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant pour ledit véhicule ne soient déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400.».

Article 3

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

Article 4

Le présent règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2026.

Le point 21) de l'annexe X est applicable à partir du 1^{er} mars 2025

Nonobstant les premier et deuxième alinéas, à partir du ... [*OP: prière d'insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], les autorités chargées de la réception ne refusent pas de délivrer une certification des propriétés des composants liées aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant conformément au règlement (UE) 2017/2400 tel que modifié par le présent règlement. À partir du ... [*OP: prière d'insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], les États membres n'interdisent pas l'immatriculation, la mise sur le marché et la mise en service d'un véhicule neuf, lorsque le véhicule concerné est conforme au règlement (UE) 2017/2400 et au règlement (UE) n° 582/2011 tels que modifiés par le présent règlement, si un constructeur en fait la demande.

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

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN