

**D040155/01**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2014-2015

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 30 septembre 2015

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 30 septembre 2015

**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** portant modification du règlement (CE) no 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (euro 5/6) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

E 10565





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 24 septembre 2015  
(OR. en)

12353/15

ENV 586  
ENT 199  
MI 583

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	23 septembre 2015
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D040155/01
Objet:	Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5/6)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document D040155/01.

---

p.j.: D040155/01



Bruxelles, le **XXX**  
D040155/01  
[...](2015) **XXX** draft

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

du **XXX**

**portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des  
véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5/6)**

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

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

du **XXX**

## portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5/6)

(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 5, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 impose à la Commission d'examiner régulièrement les procédures, essais et prescriptions pour la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>2</sup> et de les ajuster de façon à ce qu'ils reflètent correctement les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route, si nécessaire.
- (2) La Commission a effectué une analyse détaillée à ce sujet sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5/6 dépassaient sensiblement les émissions mesurées sur le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NOx des véhicules diesel.
- (3) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été 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, tel n'est pas le cas pour les émissions de NOx des moteurs diesel (en particulier ceux des véhicules légers). Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour corriger cette situation. Régler le problème des émissions de NOx des moteurs diesel devrait

---

<sup>1</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1-16.

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

contribuer à faire baisser les hauts niveaux persistants actuels des concentrations de NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant, qui sont particulièrement liés à ces émissions et constituent une préoccupation majeure pour la santé humaine ainsi qu'une difficulté en ce qui concerne le respect de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>.

- (4) En janvier 2011, la Commission a constitué un groupe de travail associant tous les acteurs intéressés afin de développer une procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) reflétant mieux les émissions mesurées sur route. À cette fin, l'option technique suggérée dans le règlement (CE) n° 715/2007, c'est-à-dire le recours à des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) et au concept réglementaire de «non-dépassement» (NTE), a été suivie.
- (5) Afin de permettre aux constructeurs de s'adapter progressivement aux prescriptions RDE, les procédures d'essai correspondantes devraient être introduites en deux phases, comme convenu avec les parties prenantes dans le cadre du processus Cars 2020<sup>4</sup>: au cours d'une première période de transition, les procédures d'essai ne devraient être appliquées qu'à des fins de surveillance, tandis que par la suite, elles devraient être appliquées avec des prescriptions RDE quantitatives contraignantes pour toutes les nouvelles réceptions par type/tous les nouveaux véhicules. Les prescriptions RDE quantitatives finales seront introduites ultérieurement en deux étapes.
- (6) Des prescriptions RDE quantitatives devraient être établies afin de limiter les émissions au tuyau d'échappement dans toutes les conditions d'utilisation normales, conformément aux limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007. À cette fin, les incertitudes statistiques et techniques des procédures de mesure devraient être prises en compte.
- (7) Un essai RDE individuel lors de la réception par type initiale ne peut couvrir la gamme complète des conditions ambiantes et de circulation. C'est pourquoi les essais de conformité en service revêtent une importance cruciale pour assurer qu'un éventail le plus large possible de ces conditions soit couvert par un essai RDE réglementaire et que les prescriptions réglementaires soient ainsi respectées dans toutes les conditions d'utilisation normales.
- (8) Pour les petits constructeurs, l'exécution d'essais PEMS selon les exigences procédurales envisagées peut constituer une charge importante et disproportionnée par rapport au bénéfice environnemental attendu. Il est donc approprié de prévoir des exemptions spécifiques pour ces constructeurs. La procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles devrait être actualisée et améliorée, si nécessaire, pour refléter, par exemple, les progrès de la technologie automobile. Afin de faciliter la procédure de révision, les données sur les véhicules et les émissions obtenues durant la période transitoire devraient être prises en considération.
- (9) Afin de permettre aux autorités compétentes en matière de réception et aux constructeurs de mettre en place les procédures nécessaires pour se conformer aux

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe (COM/2012/0636 final).

prescriptions du présent règlement, celui-ci devrait s'appliquer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

- (10) Il est donc approprié de modifier le règlement (CE) n° 692/2008 en conséquence.
- (11) 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 (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, les points 41 et 42 suivants sont ajoutés:
  - «41. «émissions en conditions de conduite réelles (RDE)», les émissions d'un véhicule dans ses conditions d'utilisation normales;
  - 42. «système portable de mesure des émissions (PEMS)», un système portable de mesure des émissions qui satisfait aux prescriptions figurant dans l'appendice 1 de l'annexe IIIA.»

- 2) À l'article 3, le paragraphe 10 suivant est ajouté:

«10. Le constructeur doit veiller à ce que, tout au long de la durée de vie normale d'un véhicule qui a fait l'objet d'une réception par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, ses émissions, telles que déterminées conformément aux prescriptions figurant dans l'annexe IIIA du présent règlement et générées lors d'un essai RDE effectué conformément à ladite annexe, ne dépassent pas les valeurs qui y sont indiquées.

La réception par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ne peut être délivrée que si le véhicule fait partie d'une famille d'essai PEMS validée conformément à l'appendice 7 de l'annexe IIIA.

Jusqu'à l'adoption de valeurs spécifiques pour les paramètres  $CF_{pollutant}$  dans le tableau du point 2.1 de l'annexe IIIA du présent règlement, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) les prescriptions du point 2.1 de l'annexe IIIA du présent règlement ne s'appliquent qu'après l'adoption de valeurs spécifiques pour les paramètres  $CF_{pollutant}$  dans le tableau du point 2.1 de l'annexe IIIA du présent règlement;
- b) les autres prescriptions de l'annexe IIIA, en particulier pour ce qui concerne les essais RDE à effectuer et les données à enregistrer et communiquer, ne s'appliquent qu'aux nouvelles réceptions par type selon le règlement (CE) n° 715/2007 délivrées après le vingtième jour suivant celui de la publication de l'annexe IIIA au *Journal officiel de l'Union européenne*;

- c) les prescriptions de l'annexe IIIA ne s'appliquent pas aux réceptions par type délivrées aux petits constructeurs, tels que définis à l'article 2, point 32, du règlement (CE) n° 692/2008;
- d) lorsque les exigences figurant dans les appendices 5 et 6 de l'annexe IIIA ne sont satisfaites que pour l'une des deux méthodes d'évaluation des données décrites dans ces appendices, les procédures suivantes sont suivies:
  - i) un essai RDE supplémentaire est effectué;
  - ii) lorsque ces exigences ne sont une nouvelle fois satisfaites que pour une seule méthode, l'analyse du caractère complet et normal doit être enregistrée pour les deux méthodes et le calcul requis par le point 9.3 de l'annexe IIIA peut être limité à la méthode pour laquelle les exigences quant au caractère complet et normal sont satisfaites.

Les données des deux essais RDE et de l'analyse du caractère complet et normal sont enregistrées et communiquées pour examen de la différence entre les résultats des deux méthodes d'évaluation des données;
- e) la puissance aux roues du véhicule d'essai doit être déterminée soit par la mesure du couple au moyeu de roue, soit à partir du débit massique de CO<sub>2</sub> en utilisant la droite du CO<sub>2</sub> spécifique au véhicule conformément au point 4 de l'appendice 6 de l'annexe IIIA.

3) À l'article 6, paragraphe 1, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les prescriptions du règlement (CE) 715/2007 sont considérées comme respectées si l'ensemble des conditions suivantes sont remplies:

a) les prescriptions de l'article 3, paragraphe 10, sont respectées;

b) les prescriptions de l'article 13 du présent règlement sont respectées;

c) pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type en ce qui concerne le respect des limites d'émissions Euro 5 indiquées dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement 715/2007, le véhicule a été réceptionné conformément au règlement n° 83, série 06 d'amendements, au règlement n° 85, au règlement n° 101, série 01 d'amendements, et, dans le cas des véhicules à allumage par compression, au règlement n° 24, partie III, série 03 d'amendements, de la CEE-ONU;

d) pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type en ce qui concerne le respect des limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I du règlement 715/2007, le véhicule a été réceptionné conformément au règlement n° 83, série 07 d'amendements, au règlement n° 85 et ses compléments, au règlement n° 101, révision 3 (comprenant la série 01 d'amendements et ses compléments), et, dans le cas des véhicules à allumage par compression, au règlement n° 24, partie III, série 03 d'amendements, de la CEE-ONU.»

4) La figure I.2.4 du point 2.4.1 de l'annexe I est modifiée comme suit:



a) les lignes suivantes sont insérées après la ligne commençant par «Masse et nombre de particules (essai du type 1)»:

«

Polluants gazeux, RDE (essai du type 1A)	O ui	Oui	Oui	Oui (4)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui	-	-
Nombre de particules, RDE (essai du type 1A) (6)	O ui	-	-	-	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	-	Oui (les deux carburants)	Oui	-	-

b) la note explicative suivante est ajoutée:

«

(6) *L'essai RDE du nombre de particules s'applique uniquement aux véhicules pour lesquels des limites d'émissions Euro 6 concernant le nombre de particules sont définies dans le tableau 2 de l'annexe I du règlement (CE) 715/2007.*

»

5) Une nouvelle annexe IIIA est insérée, comme indiqué dans l'annexe du présent règlement.

## Article 2

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

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*