

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 15/07/2008

En adoptant le rapport de M. Matthias **GROOTE** (PSE, DE), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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.

Les principaux amendements adoptés en commission (1^{ère} lecture de la codécision), sont les suivants :

Champ d'application : selon les députés, le règlement s'applique sans préjudice de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, qui permet d'élargir, sous des conditions spécifiques, la réception des véhicules ayant une masse de référence 2.610 kg aux véhicules similaires ayant une masse de référence 2 840 kg.

Système moteur : le respect des normes Euro VI doit être établi pour l'ensemble du « système moteur », autrement dit en tenant compte de l'action conjuguée, optimale, du moteur, du système de post-traitement des gaz d'échappement et d'autres éléments de contrôle. Les députés proposent de modifier la définition du « moteur » en conséquence et de la remplacer par une définition du « système moteur ». Ils ont également introduit une définition du « système de post-traitement des gaz d'échappement ».

Système de diagnostic embarqué ou « système OBD » : partant du principe que le système de diagnostic embarqué ne contrôle pas directement les émissions, les députés en ont précisé la définition, à savoir « un système embarqué dans un véhicule ou un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation ».

Information sur la réparation et l'entretien des véhicules : les députés estiment qu'il est essentiel d'élaborer une norme européenne commune en ce qui concerne le format des informations du système de diagnostic embarqué et les informations relatives à la réparation et à l'entretien du véhicule. Selon eux, les constructeurs devraient fournir un système standardisé, sûr et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants agréés de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

Exigences et essais : les mesures d'application devraient être présentées au plus tard le **1^{er} avril 2009**, de manière à ce que les constructeurs et les fournisseurs disposent de toutes les données pour pouvoir, en temps utile, équiper les véhicules en conséquence. Ces mesures devraient concerner également l'application de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions effectives des véhicules en circulation, le calcul et réduction des émissions hors cycle pour respecter les valeurs limites d'émissions établies à l'annexe I, la fixation de valeurs limites pour le nombre de particules dans le respect des exigences ambitieuses en vigueur en matière de protection de l'environnement. Si la Commission conclut qu'il convient de réglementer les émissions de polluants additionnels, elle devrait présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition de modification du règlement.

Accès aux informations du système OBD et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules : dans le cas d'une réception par type multiétape, le constructeur chargé de la réception en question doit également être responsable de la communication des informations sur les réparations en lien avec l'étape concernée tant au constructeur final qu'aux opérateurs indépendants. Le constructeur final est responsable de la communication d'informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants. Les frais d'accès ne doivent être facturés qu'une seule fois.

Les informations du système de diagnostic embarqué et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules devront être fondées sur la norme correspondante du CEN, dès que cette dernière aura été adoptée. En attendant cette adoption, les informations doivent être présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire. L'information doit être disponible sur les sites web des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous une autre forme appropriée. Lorsque la Commission établira et actualisera les spécifications techniques relatives à ces informations, il sera très important qu'elle prenne en compte la technologie actuelle et future relative aux véhicules, ainsi que les normes ISO.

Calendrier pour l'application de la réception des véhicules et des moteurs : les députés estiment qu'il convient de prévoir un délai de 48 mois entre la publication des dispositions d'application et l'entrée en vigueur des nouvelles normes d'émission, afin de garantir que les constructeurs et les fournisseurs disposent de toutes les données dont ils ont besoin pour entreprendre les modifications techniques nécessaires sur les nouveaux véhicules.

Incitations financières : les députés ont supprimé la disposition qui prévoit d'autoriser les différents États membres à accorder des incitations financières au motif que cela va à l'encontre des principes du marché unique et pourrait nuire à la concurrence.

Valeur limite pour le NOx : les députés préconisent une augmentation marginale de la valeur limite pour le NOx permettant d'envisager des solutions techniques qui entraîneront une baisse des émissions de CO₂ allant jusqu'à 50%. Cet amendement offre une solution satisfaisante à la fois pour les polluants atmosphériques et pour les gaz à effet de serre, grâce à un meilleur compromis entre les émissions de NOx et de CO₂.

Équipement rétroactif : le rapport souligne enfin que les États membres devraient élaborer des mesures ambitieuses pour garantir l'équipement rétroactif des véhicules lourds existants conformément aux normes Euro VI. Ils devraient contrôler régulièrement les taux de renouvellement et d'équipement rétroactif des véhicules, intensifier leurs efforts pour réduire la proportion des véhicules les plus polluants et notifier chaque année les résultats à la Commission.