

Véhicules à deux ou trois roues et quadricycles: application de la phase Euro 5 à la réception par type

2018/0065(COD) - 19/03/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: améliorer la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles afin de parvenir à un niveau élevé de protection environnementale.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: les prescriptions en matière de réception par type applicables aux «véhicules de catégorie L» depuis le 1^{er} janvier 2016 sont énoncées dans le [règlement \(UE\) n° 168/2013](#) ainsi que dans ses quatre actes délégués et d'exécution. La catégorie des «véhicules de catégorie L» recouvre une vaste gamme de types de véhicules légers à deux, trois ou quatre roues tels que les vélos motorisés, les cyclomoteurs, les motocycles, les quads routiers, les véhicules tout-terrains et les quadrimobiles.

Sur la base du **rapport de la Commission** au Parlement européen et au Conseil relative à l'étude d'incidence approfondie de la phase environnementale Euro 5 pour les véhicules de catégorie L et compte tenu des problèmes rencontrés par les autorités compétentes en matière de réception et les acteurs concernés dans le cadre de l'application du règlement (UE) n° 168/2013, la Commission propose d'apporter certaines améliorations afin de garantir la bonne application dudit règlement.

CONTENU: la proposition tend à modifier l'article 21 du règlement (CE) n° 168/2013 pour imposer **l'installation d'appareils embarqués de diagnostic «OBD I»** destinés à repérer tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui est déclenché par tout dépassement des seuils d'émissions. Les systèmes OBD I signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.

La proposition impose également, pour certaines sous-catégories de véhicules, **l'installation d'un dispositif «OBD II»** destiné à repérer et à signaler les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions. Elle clarifie l'exemption pour les cyclomoteurs (catégories L1e et L2e) de l'exigence du système OBD II et étend cette exemption aux quadricycles légers (catégorie L6e) et aux sous-catégories des motocycles d'enduro (L3e-AxE) et de trial (L3e-AxT).

En ce qui concerne l'exigence d'installer un système de diagnostic embarqué (OBD) de phase II, la Commission a conclu qu'il existait des limitations techniques en ce qui concerne la surveillance du catalyseur pour certains véhicules et que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour assurer sa mise en œuvre correcte. La surveillance du catalyseur ne devrait pas être prête pour la première étape de l'introduction de la phase d'émissions Euro 5, mais devrait être envisagée pour 2025.

Le règlement modificatif prévoit par conséquent le **délai nécessaire** pour assurer la mise en œuvre correcte de l'exigence d'installer un système de diagnostic embarqué (OBD) de phase II.

En outre, la Commission européenne bénéficierait d'une **habilitation supplémentaire pour adopter les actes délégués** tendant à appliquer le règlement (CE) n° 168/2013: l'habilitation initialement accordée a

expiré le 21 mars 2018. La proposition prévoit de prolonger la délégation pendant cinq années supplémentaires, avec possibilité de prorogation tacite.