

Réception par type des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne leurs émissions et leur durabilité (Euro 7)

2022/0365(COD) - 10/11/2022 - Document de base législatif

OBJECTIF : remplacer et simplifier les règles d'émission précédemment distinctes pour les voitures et les camionnettes (Euro 6) et les camions et les autobus (Euro VI) afin de répondre à l'ambition de zéro pollution du pacte vert pour l'Europe (Euro 7).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : le transport routier est **la principale source de pollution atmosphérique dans les villes**. En 2018, plus de 39% des NOx et 10% des émissions primaires de PM2,5 et PM10 dans l'UE provenaient du transport routier. On estime que l'exposition chronique à la pollution atmosphérique due aux particules fines et aux oxydes d'azote provenant du trafic routier était responsable de plus de **70.000 décès prématurés dans l'UE-27** en 2018, sur les 300.000 décès de ce type dus à la pollution atmosphérique dans son ensemble. Les personnes vivant dans des zones à forte densité de population sont particulièrement touchées.

Les règles relatives aux émissions de polluants sont complémentaires des règles relatives aux émissions de CO2. L'objectif convenu d'une **réduction de 100% des émissions de CO2 d'ici 2035** pour les voitures et les camionnettes a été pris en compte dans cette proposition.

CONTENU : la proposition de règlement établit des exigences techniques et des dispositions administratives communes pour la réception des émissions et la surveillance du marché des véhicules à moteur, des systèmes, des composants et des entités techniques, en ce qui concerne leurs émissions de CO2 et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie et la durabilité des batteries.

Elle établit des règles pour la réception initiale par type des émissions, la conformité de la production, la conformité en service, la surveillance du marché, la durabilité des systèmes de contrôle de la pollution et des batteries de traction, les systèmes de surveillance embarqués, les dispositions de sécurité pour limiter les manipulations et les mesures de cybersécurité, ainsi que la détermination précise des émissions de CO2, de l'autonomie électrique, de la consommation de carburant et d'énergie et de l'efficacité énergétique.

Plus précisément, cette proposition **remplace et simplifie les règles d'émission précédemment distinctes pour les voitures et les camionnettes (Euro 6) et les camions et les bus (Euro VI)**. Les règles Euro 7 s'appliqueront à la fois aux véhicules légers (voitures et camionnettes) et aux véhicules lourds (camions et bus) vendus dans l'UE. La proposition fusionne les normes qui succèdent à Euro 6 (règlement (CE) n° 715/2007) et à Euro VI (règlement (CE) n° 595/2009) en un seul acte.

Les nouvelles normes Euro 7 garantiront **des véhicules plus propres** sur les routes européennes et amélioreront la qualité de l'air.

En outre, les nouvelles règles sont **neutres du point de vue du carburant et de la technologie**. Cela signifie que les mêmes limites d'émissions s'appliqueraient à tous les véhicules d'une même catégorie,

quelle que soit la technologie (par exemple, moteur à combustion interne classique, hybride ou rechargeable) ou le carburant utilisé (essence, diesel ou autres). Elles s'appliqueraient également aux véhicules à zéro émission de CO₂ (véhicules électriques ou à pile à combustible).

Les nouvelles contribueront à :

- **mieux contrôler les émissions de polluants atmosphériques** de tous les nouveaux véhicules en élargissant l'éventail des conditions de conduite couvertes par les tests d'émissions sur route. Ceux-ci refléteront désormais mieux l'éventail des conditions auxquelles les véhicules peuvent être confrontés dans toute l'Europe, notamment des températures allant jusqu'à 45°C ou de courts trajets typiques des déplacements quotidiens;

- **actualiser et renforcer les limites d'émissions polluantes** : les limites seront renforcées pour les camions et les bus, tandis que les limites les plus basses pour les voitures et les camionnettes s'appliqueront désormais quel que soit le carburant utilisé par le véhicule. Les nouvelles règles fixent également des limites d'émission pour des polluants qui n'étaient pas réglementés auparavant, tels que les émissions d'oxyde nitreux des véhicules utilitaires lourds;

- **réglementer les émissions provenant des freins et des pneumatiques** : les règles des normes Euro 7 seront les premières normes d'émission mondiales à aller au-delà de la réglementation des émissions des tuyaux d'échappement et à fixer des limites supplémentaires pour les émissions de particules provenant des freins et des règles sur les émissions de microplastiques provenant des pneumatiques. Ces règles s'appliqueront à tous les véhicules, y compris les véhicules électriques;

- **veiller à ce que les nouvelles voitures restent propres plus longtemps** : tous les véhicules devront se conformer aux règles pendant une période plus longue que jusqu'à présent. La conformité des voitures et des camionnettes sera vérifiée jusqu'à ce que ces véhicules atteignent 200.000 kilomètres et 10 ans d'âge. Cela double les exigences de durabilité existant dans le cadre des règles Euro 6/VI (100 000 kilomètres et 5 ans d'âge). Des augmentations similaires auront lieu pour les bus et les camions;

- **soutenir le déploiement des véhicules électriques** : les nouvelles règles réglementeront la durabilité des batteries installées dans les voitures et les camionnettes afin d'accroître la confiance des consommateurs dans les véhicules électriques. Cela permettra également de réduire la nécessité de remplacer les batteries au début de la vie d'un véhicule, réduisant ainsi le besoin de nouvelles matières premières critiques nécessaires à la production des batteries;

- **utiliser pleinement les possibilités numériques** : les règles Euro 7 garantiront que les véhicules ne sont pas trafiqués et que les émissions peuvent être contrôlées par les autorités de manière simple en utilisant des capteurs à l'intérieur du véhicule pour mesurer les émissions tout au long de la vie d'un véhicule.

Outre les polluants actuellement réglementés, la proposition **étend les limites relatives à l'ammoniac** (un polluant jouant un rôle clé dans la formation du smog urbain) des camions et des bus aux voitures et aux camionnettes. La proposition réglemente également le **formaldéhyde**, un gaz irritant et cancérigène, et le protoxyde d'azote pour les camions et les bus. Ce polluant, un puissant gaz à effet de serre, est réglementé pour la première fois par les normes Euro.

Selon la proposition de la Commission, la date d'entrée en vigueur du nouveau règlement est fixée au **1er juillet 2025** pour les véhicules légers neufs (voitures et camionnettes) et au **1er juillet 2027** pour les véhicules lourds neufs (camions et bus). Des exceptions limitées s'appliquent aux véhicules construits par des fabricants de petits volumes pour tenir compte de contraintes technologiques spécifiques.