

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

2022/0365(COD) - 13/03/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 297 voix pour, 190 contre et 37 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

Objet et champ d'application

Le règlement proposé établit :

- des prescriptions techniques et des dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des véhicules à moteur, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO₂ et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie électrique et la durabilité de leurs batteries;
- des règles pour la réception par type au regard des émissions, la conformité de la production, la conformité en service, la surveillance du marché des systèmes de surveillance embarqués et la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, ainsi que des dispositions de sécurité pour limiter la manipulation et des mesures de cybersécurité, et des règles pour la détermination précise des émissions de CO₂, de l'autonomie en mode électrique, de la consommation de carburant et d'énergie électrique et de l'efficacité énergétique.

Réduction des émissions, augmentation de la durabilité des batteries

Le règlement Euro 7 établit des règles pour les émissions de gaz d'échappement des véhicules routiers, mais aussi pour d'autres types d'émissions telles que **l'abrasion des pneumatiques et les émissions de particules de frein**. Il fixe également des limites concernant la **durabilité des batteries**. La nouvelle législation remplace les règles en matière d'émissions qui étaient précédemment distinctes pour les voitures et camionnettes (Euro 6) et les camions et autobus (Euro VI).

Le règlement tel qu'amendé maintient les limites d'émissions d'échappement actuelles Euro 6 pour les voitures et les camionnettes. Toutefois, le règlement limite les émissions de particules solides à partir d'un diamètre de **10 nm (PN10)**.

Dans le cas des autobus et camions lourds, le règlement établit des limites plus strictes pour divers polluants, y compris pour les polluants qui n'étaient pas réglementés dans la norme Euro VI, tels que l'oxyde nitreux (N₂O).

En ce qui concerne les **limites pour les émissions provenant du freinage**, le règlement prévoit, pour les voitures et les camionnettes, une limite spécifique de 3 mg/km lors d'un cycle de conduite standard pour

les véhicules électriques purs et de 7 mg/km pour tous les autres groupes motopropulseurs. Il prévoit des limites spécifiques pour les camionnettes lourdes, à savoir 5 mg/km pour les véhicules électriques purs et 11 mg/km pour les autres groupes motopropulseurs.

Obligations des constructeurs

Les constructeurs devront concevoir et construire des systèmes, composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, des moteurs électriques, des batteries de traction, des systèmes de freinage, des pneumatiques et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I dans les conditions d'essai établies à l'annexe III.

Les constructeurs devront s'abstenir de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs ou des stratégies de **falsification**.

Les constructeurs devront concevoir, construire et assembler les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 avec:

- des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions d'échappement ou les dysfonctionnements de composants liés à la performance en matière d'émissions afin de faciliter les réparations;
- des systèmes OBM capables de surveiller les émissions d'échappement;
- des dispositifs OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie électrique;
- des systèmes d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement;
- des dispositifs communiquant vers l'extérieur les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité au présent règlement et les données OBFCM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques routiers.

Les constructeurs ne pourront pas refuser, pour des raisons de lutte contre la manipulation, l'accès aux informations, outils ou processus nécessaires à la mise au point, à l'installation et à l'activation de pièces de rechange compatibles sur le marché de l'après-vente répondant aux exigences techniques des constructeurs, à moins qu'ils ne puissent démontrer que la rétention des informations constitue un moyen proportionné de répondre aux préoccupations en matière de lutte contre la manipulation.

Les **données environnementales** relatives au type de véhicule et à la performance environnementale de chaque véhicule devront être mises à la disposition des utilisateurs et, le cas échéant, affichées à l'intérieur du véhicule.

Passeport environnemental

Les données environnementales relatives aux types de véhicules devront être mises à la disposition des utilisateurs des véhicules. Un passeport environnemental du véhicule (PEV) devra donc être mis à disposition pour chaque véhicule. Les utilisateurs des véhicules devront également avoir accès à des informations actualisées sur la consommation de carburant, l'état de santé des batteries de traction, les émissions de polluants et d'autres informations pertinentes générées par les systèmes et les dispositifs de surveillance embarqués.

Dates d'application

Le règlement prévoit différentes dates d'application après l'entrée en vigueur du règlement: i) 30 mois pour les nouveaux types de voitures et de camionnettes, et 42 mois pour les nouveaux véhicules; ii) 48 mois pour les nouveaux types d'autobus, de camions et de remorques, et 60 mois pour les nouveaux véhicules.

Le règlement s'appliquera à partir du 1er juillet 2028 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C1, à partir du 1er avril 2030 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C2 et à partir du 1er avril 2032 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C3.