

# Véhicules à moteur: réception des véhicules au regard des émissions et aux informations sur la réparation

2005/0282(COD) - 21/12/2005 - Document de base législatif

**OBJECTIF** : réduire les émissions des nouvelles voitures particulières et des nouveaux véhicules utilitaires légers.

**ACTE PROPOSÉ** : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

**CONTENU** : les limites d'émission Euro 4 pour les voitures sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les nouvelles réceptions. L'objectif de la proposition Euro 5 est d'établir des règles harmonisées sur la construction de véhicules à moteur au regard de leurs émissions atmosphériques. Les priorités fixées dans la proposition portent sur la réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azote, en particulier pour les véhicules diesel. Les nouvelles limites devraient entraîner le montage de filtres à particules sur toutes les nouvelles voitures et camionnettes diesel. Les nouvelles limites Euro 5 entreront en vigueur au plus tôt au milieu de 2008.

Le règlement proposé prévoit notamment un nouveau resserrement des limites d'émission des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Il sera exigé une forte réduction (- 80%) de la masse des émissions de particules des **véhicules diesel**.

Pour les véhicules diesel, seule une faible réduction (- 20%) des NO<sub>x</sub> est prévue. Cette limite d'émission doit être fixée de telle sorte que des réductions puissent être obtenues au moyen de nouvelles mesures internes sur le moteur. Vu que la proposition entraînera l'installation de filtres à particules dans l'écoulement des gaz d'échappement, la Commission a souhaité éviter une obligation d'installer un dispositif supplémentaire de traitement consécutif des NO<sub>x</sub> à ce stade. La technologie permettant une réduction supplémentaire des NO<sub>x</sub> n'étant pas encore au point, il est proposé de ne pas réduire les émissions de NO<sub>x</sub> au-delà de la valeur limite de 200 mg/km.

La proposition comporte de nouvelles réductions des émissions des **voitures à essence**. La Commission propose une réduction de 25% des NO<sub>x</sub> avec une valeur limite de 60 mg/km et une réduction de 25% des hydrocarbures (HC) avec une valeur limite de 75 mg/km. De nombreux véhicules à essence actuellement vendus dans l'Union européenne se situent nettement au-dessous de cette limite d'émission proposée, tandis que d'autres peuvent être amenés à la respecter pour un coût relativement faible.

Il est aussi proposé des limites d'émission sur la masse des émissions de particules des moteurs à essence. Ces limites s'appliquent uniquement aux véhicules à injection directe fonctionnant en mélange pauvre, les émissions à particules n'étant pas un problème pour les véhicules à essence qui fonctionnent à combustion purement stoechiométrique.

Un autre changement est la proposition de porter de 80.000 à 160.000 km la période de durabilité au cours de laquelle les constructeurs doivent impérativement garantir le fonctionnement des dispositifs anti-pollution.

La proposition comporte une exigence selon laquelle les informations sur la réparation des véhicules peuvent être mises à disposition par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (la « norme OASIS »).

Un dernier aspect est l'élimination de l'exception qui figurait dans la législation antérieure et permettait aux véhicules lourds de transport de voyageurs (classe M1, plus de 2.500 kg) d'être réceptionnés en tant que véhicules utilitaires légers. Cette exemption ne paraît plus avoir de justification.