





Informations de base	
<b>2014/0012(COD)</b> COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure caduque ou retirée
Réduction des émissions polluantes des véhicules routiers  Modification Règlement (EC) No 715/2007 <a href="#">2005/0282(COD)</a> Modification Règlement (EC) No 595/2009 <a href="#">2007/0295(COD)</a>  <b>Subject</b>  2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux					
Conseil de l'Union européenne					
Commission européenne	<table border="1"> <thead> <tr> <th>DG de la Commission</th> <th>Commissaire</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME</td> <td>TAJANI Antonio</td> </tr> </tbody> </table>	DG de la Commission	Commissaire	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio
	DG de la Commission	Commissaire			
Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio				
Comité économique et social européen					

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
31/01/2014	Publication de la proposition législative	COM(2014)0028 	Résumé
06/02/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/10/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
23/09/2015	Vote en commission, 1ère lecture		
23/09/2015	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
29/09/2015	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0270/2015</a>	Résumé
29/09/2020	Proposition retirée par la Commission		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2014/0012(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 715/2007 <a href="#">2005/0282(COD)</a> Modification Règlement (EC) No 595/2009 <a href="#">2007/0295(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165

<b>Consultation obligatoire d'autres institutions</b>	<a href="#">Comité économique et social européen</a>
<b>État de la procédure</b>	Procédure caduque ou retirée
<b>Dossier de la commission</b>	ENVI/9/00089

<a href="#">Portail de documentation</a>				
<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE546.598</a>	31/03/2015	
Avis de la commission	<a href="#">TRAN</a>	<a href="#">PE554.829</a>	19/06/2015	
Avis de la commission	<a href="#">IMCO</a>	<a href="#">PE552.114</a>	16/07/2015	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0270/2015</a>	29/09/2015	<a href="#">Résumé</a>
<b>Commission Européenne</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2014)0028 	31/01/2014	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure		SWD(2014)0033 	31/01/2014	
Document annexé à la procédure		SWD(2014)0032 	31/01/2014	
<b>Parlements nationaux</b>				
Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	<a href="#">DE_BUNDESRAT</a>	<a href="#">COM(2014)0028</a>	19/03/2014	
Contribution	<a href="#">IT_SENATE</a>	<a href="#">COM(2014)0028</a>	25/03/2014	
Contribution	<a href="#">PT_PARLIAMENT</a>	<a href="#">COM(2014)0028</a>	26/03/2014	
Contribution	<a href="#">FR_ASSEMBLY</a>	<a href="#">COM(2014)0028</a>	03/11/2015	
<b>Autres Institutions et organes</b>				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
ESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES1604/2014</a>	29/04/2014	

<a href="#">Informations complémentaires</a>		
Source	Document	Date
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

# Réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

2014/0012(COD) - 31/01/2014 - Document de base législatif

OBJECTIF : réduire les émissions polluantes des véhicules routiers.

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 : la proposition vise à **réduire les émissions polluantes des véhicules routiers** et met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands défis dans le contexte de la qualité de l'air de l'UE et de l'initiative «Mieux légiférer».

ANALYSE D'IMPACT : le rapport coût-efficacité des mesures est étayé par une analyse d'impact. Les mesures sont équilibrées en ce qu'elles ménagent l'effet environnemental et l'effort demandé à l'industrie.

CONTENU : la proposition a pour objet d'introduire dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers.

La nouvelle proposition prévoit, entre autres, l'introduction d'une **valeur limite d'émission pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)** : les véhicules diesel modernes émettent des quantités importantes et croissantes de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) en proportion des émissions d'oxyde d'azote (NOx) totales, ce qui n'avait pas été prévu au moment où le règlement (CE) n° 715/2007 a été adopté. La plupart des problèmes de qualité de l'air dans les zones urbaines affectées sont de toute évidence en rapport avec les émissions directes de NO<sub>2</sub>. La proposition introduit dès lors une limite d'émissions appropriée.

**En ce qui concerne l'ammoniac (NH<sub>3</sub>)**, la limite d'émissions pour le NH<sub>3</sub> indiquée dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil est une exigence ayant pour objet de limiter les rejets d'ammoniac par les technologies de post-traitement des NOx qui utilisent un réactif à base d'urée pour la réduction des NOx. Selon la proposition, la valeur limite pour le NH<sub>3</sub> devrait s'appliquer uniquement à ces technologies et non aux moteurs à allumage commandé.

**Pouvoirs délégués accordés à la Commission** : afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air et d'assurer le maintien de l'effort visant à réduire les émissions des véhicules, la Commission aurait le pouvoir des actes délégués pour ce qui concerne :

- les modalités d'application du règlement (CE) n° 715/2007 aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 dont la masse de référence dépasse 2610 kg sans que la masse maximale du véhicule dépasse 5000 kg,
- les procédures spécifiques, les essais et les prescriptions pour la réception par type,
- les prescriptions pour la mise en application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs de manipulation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions,
- les mesures nécessaires à la mise en application de l'obligation faite aux constructeurs de fournir un accès illimité et normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules,
- le remplacement, sur le certificat de conformité, des informations concernant les émissions massiques de CO<sub>2</sub> par des informations concernant la masse totale des émissions en équivalents CO<sub>2</sub>,
- le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux dans le cas des véhicules à allumage commandé,
- la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de réévaluer les valeurs limites fondées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites fondées sur le nombre de particules afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole,
- l'adoption d'une procédure révisée de mesure des particules et une valeur limite pour le nombre de particules, une valeur limite pour les émissions de NO<sub>2</sub> et des limites pour les émissions à l'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6.

Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission devrait assurer une transmission simultanée, rapide et appropriée des documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

# Réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

2014/0012(COD) - 29/09/2015 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Albert DESS (PPE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

**Procédure d'essai** : les députés ont demandé de concevoir les systèmes de contrôle des émissions et les cycles d'essai dans des **conditions de conduite réelles**, en particulier dans les zones urbaines, où les conditions de conduite varient.

La Commission devrait mettre en place un essai de mesure des émissions dans des conditions de conduite réelles pour tous les véhicules réceptionnés ou immatriculés **à partir de 2015**, avec un facteur de conformité reflétant uniquement les tolérances possibles de la procédure de mesure des émissions en place à l'échéance de 2017.

**Véhicules diesel** : étant donné que les véhicules diesel modernes émettent des quantités importantes et croissantes de NO<sub>2</sub> en proportion des émissions de NOx totales, la Commission devrait effectuer une analyse d'impact afin d'établir la nécessité de **fixer, par voie législative, des limites d'émissions de NO<sub>2</sub> distinctes de celles des émissions de NOx** ou de nouvelles limites d'émissions de NOx.

**Compteurs de consommation de carburant** : le rapport a souligné que le potentiel que présente une attitude de conduite efficace, dite «éco-efficace», pour la réduction de la consommation de carburant, et donc de l'émission de polluants et de gaz à effet de serre, était insuffisamment exploité.

Les députés ont donc recommandé **l'installation obligatoire de compteurs de consommation de carburant à bord des véhicules** qui fourniraient au conducteur des informations précises et visibles en permanence sur la consommation réelle de carburant du véhicule, en affichant au minimum les données suivantes:

- la consommation instantanée de carburant (en l/100 km ou en mpg),
- la consommation moyenne de carburant (en l/100 km ou en mpg),
- la consommation de carburant au ralenti (en litres par heure ou en miles par heure) ;
- une estimation du type de véhicule en se basant sur la consommation réelle de carburant.

Les nouvelles exigences devraient entrer en vigueur à partir de **2018** pour l'homologation de nouveaux modèles, et à partir de **2019** pour tous les nouveaux véhicules.

**Indicateurs de changement de vitesse** : la Commission devrait aussi envisager d'étendre l'installation obligatoire d'indicateurs de changement de vitesse **à tous les véhicules légers et lourds** et plus seulement aux voitures particulières. Sur la base de cette évaluation, la Commission présenterait, le cas échéant, une proposition législative visant à étendre le champ d'application du [règlement \(CE\) n° 661/2009](#) du Parlement européen et du Conseil à d'autres catégories de véhicules.

**Limites d'émissions au tuyau d'échappement à basses températures** : le cas échéant, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre de la **procédure législative ordinaire** (et non au moyen d'un acte délégué), une proposition de modification du règlement visant à compléter le tableau 4 de l'annexe I afin de fixer des limites d'émissions au tuyau d'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6 figurant dans le tableau 2 de l'annexe I.

Les limites pour les émissions au tuyau d'échappement à basses températures seraient fixées sur la base d'une analyse d'impact pour le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NOx) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

**Alignement sur le traité de Lisbonne (actes délégués)** : la délégation de pouvoir devrait être conférée à la Commission à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement pour **une période de quatre ans** (et non, comme proposé, pendant une période indéterminée) et pouvoir être tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique.