









Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Véhicules à deux ou trois roues et quadricycles: application de la phase Euro 5 à la réception par type	
Modification Règlement (EU) No 168/2013 2010/0271(COD)	
Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	 DALTON Daniel	16/05/2018
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 POSPÍŠIL Jiří	
		 GRAPINI Maria	
		 VAN MILTENBURG Matthijs	
		 DURAND Pascal	
		 PRETZELL Marcus	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	 VĂLEAN Adina	25/04/2018
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		

Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil Agriculture et pêche	Réunion 3664	Date 17/12/2018
Commission européenne	DG de la Commission Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	Commissaire BIEŃKOWSKA Elżbieta	
Comité économique et social européen			

Evénements clés

19/03/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0137	Résumé
16/04/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/10/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
19/10/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0346/2018	Résumé
29/11/2018	Résultat du vote au parlement		
29/11/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0466/2018	Résumé
17/12/2018	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
16/01/2019	Signature de l'acte final		
16/01/2019	Fin de la procédure au Parlement		
31/01/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2018/0065(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EU) No 168/2013 2010/0271(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/8/12546

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2018)0137	19/03/2018	EC	Résumé
Avis de la commission		PE627.826	17/09/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0346/2018	19/10/2018	EP	Résumé

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0466/2018	29/11/2018	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2018)838	19/12/2018	EC	
Projet d'acte final	00065/2018/LEX	16/01/2019	CSL	

Acte final

[Règlement 2019/129](#)

[JO L 030 31.01.2019, p. 0106](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

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

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 de démissions. 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 de démissions 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.

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

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Daniel DALTON (ECR, UK) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5 à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Pour rappel, 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 de démissions.

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 lexigence 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).

La commission parlementaire a soutenu que la date d'application des limites démissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) devait être reportée de 2020 à 2024 (plutôt qu'à 2022 comme proposé par la Commission). Les constructeurs de ces véhicules, qui sont principalement des PME, ont besoin de plus de temps pour assurer que la transition vers des groupes motopropulseurs à émissions nulles, et notamment l'électrification, puisse être réalisée d'une manière présentant un bon rapport coût-efficacité.

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

Le Parlement européen a adopté par 512 voix pour, 73 contre et 4 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5 à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Pour rappel, 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 démissions.

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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire souligne la nécessité de clarifier l'exemption pour les cyclomoteurs (catégories L1e et L2e) de lexigence du système OBD II et d'étendre cette exemption aux quadricycles légers (catégorie L6e) et aux sous-catégories des motocycles d'enduro (L3e-AxE) et de trial (L3e-AxT).

Par ailleurs, l'article 30 du règlement (UE) n° 168/2013 exige que la fiche de réception UE par type contienne, en annexe, les résultats des essais. Dans un souci de clarté, cette disposition a été modifiée pour préciser qu'il s'agit de la fiche des résultats des essais.

La date d'application des limites démissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) serait reportée de 2020 à 2024 afin d'améliorer le rapport coût-bénéfice par rapport au scénario de base. Les constructeurs de ces véhicules, qui sont principalement des PME, ont besoin de plus de temps pour assurer que la transition vers des groupes motopropulseurs à émissions nulles, et notamment l'électrification, peut être réalisée d'une manière présentant un bon rapport coût-efficacité.

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

OBJECTIF : adapter les règles de l'UE en matière de réception par type pour un large éventail de véhicules légers à deux, trois ou quatre roues afin de tenir compte des données scientifiques les plus récentes.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2019/129 du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5 à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

CONTENU : les nouvelles règles prévoient que les essais de réception par type devront avoir lieu après un nombre de kilomètres parcourus plus élevé que par le passé afin d'obtenir des résultats plus fiables des systèmes de contrôle des émissions.

La Commission a en effet conclu, dans une étude d'incidence, que la procédure mathématique de calcul de la durabilité prévue au [règlement \(UE\) n° 168/2013](#), par laquelle les véhicules sont soumis à l'essai après 100 km d'utilisation, ne reflétait pas la détérioration réelle du système de contrôle des émissions d'un véhicule pendant sa durée de vie. Cette méthode ne devrait plus être utilisée et elle devrait être progressivement abandonnée d'ici à 2025 afin de donner aux parties prenantes suffisamment de temps pour s'adapter. Pendant la période allant jusqu'en 2025, la distance cumulée requise parcourue par le véhicule avant qu'il ne soit soumis à l'essai sera augmentée pour assurer que les résultats de l'essai sont fiables.

Le règlement modificatif étend en outre la dérogation à l'obligation d'installer des systèmes de diagnostic embarqués OBD II à de nouvelles catégories de véhicules légers. Les systèmes de diagnostic embarqués OBD II sont utilisés pour repérer et signaler tout dysfonctionnement ou toute détérioration du système de contrôle des émissions.

La date d'application des limites démissions Euro 5 pour certains véhicules légers de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) est reportée de 2020 à 2024 afin d'améliorer le rapport coût-bénéfice par rapport au scénario de base et afin de laisser plus de temps aux constructeurs pour s'adapter.

Le règlement prolonge également de cinq années supplémentaires le pouvoir conféré à la Commission d'adopter des actes délégués.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20.2.2019.