









# Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement <a href="#">2022/0365(COD)</a></p>	Procédure terminée, en attente de publication au Journal officiel
<p>Réception par type des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne leurs émissions et leur durabilité (Euro 7)</p> <p>Abrogation Règlement 2007/715 <a href="#">2005/0282(COD)</a> Abrogation Règlement 2009/595 <a href="#">2007/0295(COD)</a></p> <p>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</p> <p>Priorités législatives <a href="#">Déclaration commune 2022</a> <a href="#">Déclaration commune 2023-24</a></p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p><b>ENVI</b> <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a></p>	<p> <a href="#">VONDRA Alexandr</a></p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> <a href="#">GIESEKE Jens</a></p> <p> <a href="#">SCHALDEMOSE Christel</a></p> <p> <a href="#">SOLÍS PÉREZ Susana</a></p> <p> <a href="#">EICKHOUT Bas</a></p> <p> <a href="#">LIMMER Sylvia</a></p> <p> <a href="#">VILLUMSEN Nikolaj</a></p>	14/12/2022
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
<p><b>ITRE</b> <a href="#">Industrie, recherche et énergie</a> (Commission associée)</p>	<p> <a href="#">SALINI Massimiliano</a></p>	15/12/2022	
	<p><b>IMCO</b> <a href="#">Marché intérieur et protection des consommateurs</a></p>		20/02/2023



MANDERS Antonius

TRAN [Transports et tourisme](#)

09/01/2023



MARINESCU

Marian-Jean

Conseil de l'Union européenne  
Commission européenne

DG de la Commission

Commissaire

[Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME](#)

BRETON Thierry

Comité économique et social  
européen

## Événements clés

10/11/2022	Publication de la proposition législative	COM(2022)0586	Résumé
15/12/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/05/2023	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
12/10/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
23/10/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A9-0298/2023</a>	Résumé
08/11/2023	Débat en plénière		
09/11/2023	Résultat du vote au parlement		
09/11/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0394/2023</a>	Résumé
09/11/2023	Dossier renvoyé à la commission compétente		
11/01/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2024)162000	
13/03/2024	Débat en plénière		
13/03/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0153/2024</a>	Résumé
12/04/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
24/04/2024	Signature de l'acte final		

## Informations techniques

Référence de procédure	2022/0365(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement 2007/715 <a href="#">2005/0282(COD)</a>

	Abrogation Règlement 2009/595 <a href="#">2007/0295(COD)</a>
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée, en attente de publication au Journal officiel
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/10601

Portail de documentation					
Document de base législatif		<a href="#">COM(2022)0586</a>	10/11/2022	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2022)0397</a>	10/11/2022	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2022)0358</a>	10/11/2022	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2022)0359</a>	10/11/2022	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2022)0360</a>	10/11/2022	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES3561/2022</a>	27/04/2023	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE746.876</a>	26/05/2023	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE750.172</a>	03/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE750.173</a>	03/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE750.236</a>	03/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE750.174</a>	12/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE751.613</a>	12/07/2023	EP	
Avis de la commission	<b>TRAN</b>	<a href="#">PE746.906</a>	24/07/2023	EP	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE742.516</a>	24/07/2023	EP	
Avis de la commission	<b>IMCO</b>	<a href="#">PE746.967</a>	30/08/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0298/2023</a>	23/10/2023	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0394/2023</a>	09/11/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2024)162000	08/01/2024	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0153/2024</a>	13/03/2024	EP	Résumé
Projet d'acte final		00109/2023/LEX	24/04/2024	CSL	

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

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.

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

---

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Alexandr VONDRA (Renew, CZ) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité de la batterie (Euro 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009.

Le règlement proposé établit des exigences techniques communes et des dispositions administratives pour la réception par type d'émission et la surveillance du marché des véhicules à moteur, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie et la durabilité de leur batterie.

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 autobus (Euro VI). Les règles Euro 7 s'appliqueront aux véhicules légers (voitures et camionnettes) et aux véhicules lourds (camions et autobus) vendus dans l'UE. La proposition fusionne les normes qui succèdent à Euro 6 (règlement (CE) n° 715/2007) et Euro VI (règlement (CE) n° 595/2009) en un seul acte.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

#### Objet

Les députés ont précisé que le règlement établit des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués en ce qui concerne leur abrasion. Il devrait s'appliquer aux véhicules à moteur des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3, ainsi qu'aux remorques des catégories O3 et O4, y compris celles conçues et construites en une ou plusieurs étapes, et aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et aux pneumatiques des catégories de classe C1, C2 et C3 telles que spécifiées dans le règlement n° 117 de l'ONU, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.

#### Obligations des constructeurs concernant la construction des véhicules

Le texte modifié stipule que les constructeurs doivent concevoir, construire et assembler les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 avec :

- un système de diagnostic embarqué (OBD) capable de détecter les dysfonctionnements des systèmes entraînant des dépassements des émissions de gaz d'échappement ou le dysfonctionnement d'autres composants, afin de faciliter les réparations;
- des systèmes de surveillance embarqués (OBM) capables de détecter des émissions supérieures aux limites d'émission en raison de dysfonctionnements, d'une dégradation accrue ou d'autres situations qui augmentent les émissions dans la plage de tolérance de mesurage du système OBM ou en mode zéro émission;
- les dispositifs communiquant les données générées par le véhicule ainsi que le numéro d'homologation et la variante d'homologation de type utilisés pour la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM (dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie), aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques sur route.

Afin d'éviter que les mesures anti-fraude n'entraînent indûment la concurrence, il est proposé que le présent règlement maintienne la possibilité pour les opérateurs indépendants de développer, distribuer, installer et activer des pièces de rechange sur le marché secondaire. Par conséquent, les fabricants doivent garantir l'accès des opérateurs indépendants aux informations, outils et processus strictement nécessaires au développement et à l'installation de ces pièces de rechange.

La non-conformité résultant d'une manipulation devrait donner lieu à l'adoption de mesures correctives appropriées, y compris des rappels, et à des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives de la part des autorités nationales compétentes.

#### Obligations des constructeurs concernant la réception par type d'émission

Les députés ont introduit l'obligation pour les constructeurs de délivrer un passeport environnemental du véhicule (PVE) pour chaque véhicule, qui doit être communiqué au point de vente en même temps que le véhicule, et être remis à l'acheteur du véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation relative à la réception par type. Le constructeur devra s'assurer que les données du PVE peuvent être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et qu'elles peuvent être transmises de l'intérieur vers l'extérieur du véhicule.

Un passeport environnemental du véhicule actualisé devra être mis à la disposition des consommateurs pour leur permettre de recevoir des informations à jour tout au long de la durée de vie du véhicule, telles que la consommation de carburant, l'état de santé des batteries, les limites d'émission, les résultats des contrôles techniques périodiques, les données relatives au contrôle technique et d'autres informations pertinentes.

#### Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules

Les députés entendent aligner les méthodes de mesure et les limites de l'UE pour les émissions de particules au freinage et le taux d'abrasion des pneus sur les normes internationales en cours d'élaboration par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Ces règles devraient s'appliquer à tous les véhicules, y compris les véhicules électriques.

#### Durabilité des batteries

Le texte prévoit également des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries pour les voitures et les camionnettes plus élevées que celles proposées par la Commission.

#### Procédures et essais

La Commission devrait adopter des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, en ce qui concerne les dispositions administratives, en modifiant et en étendant les réceptions par type en matière d'émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour tous les éléments suivants :

- système d'avertissement du conducteur en cas d'émissions excessives ;
- système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;
- systèmes de sécurité et de cybersécurité;
- les types de systèmes de freinage et leurs pièces de rechange en ce qui concerne les émissions de particules pour toutes les catégories de véhicules;

- les types de systèmes de freinage et leurs pièces de rechange à équiper ultérieurement les véhicules déjà mis sur le marché afin de réduire considérablement les émissions de freinage.

## Rapport

Il est suggéré qu'au plus tard en 2031, la Commission soumette au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant la durabilité des performances des véhicules utilitaires lourds en matière d'émissions.

## Entrée en vigueur

Les députés ont proposé que les normes d'émission actuellement en vigueur (Euro 6/VI) s'appliquent jusqu'au 1er juillet 2030 pour les voitures et les camionnettes, et jusqu'au 1er juillet 2031 pour les autobus et les camions (au lieu de 2025 et 2027 respectivement comme proposé par la Commission).

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

---

Le Parlement européen a adopté par 329 voix pour, 230 contre et 41 abstentions, des amendements à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité de la batterie (Euro 7) et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

## Objet

Le règlement proposé établit les prescriptions techniques et 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 CO<sub>2</sub> et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie et leur durabilité des batteries.

Le règlement devrait établir aussi des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions dues à l'abrasion et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués. Il devrait s'appliquer aux pneumatiques des classes C1, C2 et C3 visées dans le règlement n° 117 des Nations unies, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.

## Limites mises à jour pour les émissions d'échappement

Les députés ont convenu des niveaux proposés par la Commission pour les émissions de polluants (tels que les oxydes d'azote, les particules, le monoxyde de carbone et l'ammoniac) pour les voitures particulières et ont proposé une classification supplémentaire des émissions en trois catégories pour les véhicules utilitaires légers en fonction de leur poids (masse en ordre de marche i) inférieure à 1280 kg, ii) comprise entre 1280 et 1735 kg, iii) supérieure à 1735 kg). Le texte comprend également des exigences de performance minimales supérieures pour la durabilité des batteries pour les voitures et les fourgonnettes par rapport à celles proposées par la Commission.

Les députés proposent également des limites plus strictes des émissions d'échappement mesurées en laboratoire et dans des conditions de conduite réelles pour les bus et les véhicules utilitaires lourds (annexe III).

## Obligations des constructeurs concernant la construction des véhicules

Le texte modifié stipule que les constructeurs doivent 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 des émissions à l'échappement ou les dysfonctionnements d'autres composants afin de faciliter les réparations;
- des systèmes OBM capables de détecter des dépassements des limites d'émission dus à des dysfonctionnements, à une dégradation accrue ou à d'autres situations qui augmentent les émissions dans la plage de tolérance des mesures OBM ou dans le mode zéro émission;
- des systèmes d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions à l'échappement;
- des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules, conjointement avec le numéro d'approbation et le variant de réception par type, utilisés aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier ainsi qu'aux fins de la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule dans le but d'améliorer l'usage du véhicule, de réduire sa consommation d'énergie et ses émissions, ou d'allonger la durée de vie de sa batterie à l'usage.

Les constructeurs devraient veiller à ce que les opérateurs indépendants aient accès aux informations, aux outils et aux processus nécessaires pour mettre au point des pièces de rechange compatibles répondant aux exigences techniques du constructeur et puissent installer et activer ces pièces sur le véhicule, y compris les composants liés au système OBM, dans le respect des mesures anti-manipulation mises en œuvre par le constructeur.

La non-conformité résultant d'une manipulation devrait donner lieu à l'adoption de mesures correctives appropriées, y compris des rappels, et à des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives de la part des autorités nationales compétentes.

## Obligations des constructeurs concernant la réception par type d'émission

Les députés ont introduit l'obligation pour les constructeurs de délivrer un passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule, qui doit être remis au point de vente en même temps que le véhicule, et délivré à l'acheteur du véhicule. Un passeport environnemental du véhicule actualisé devrait être mis à la disposition des consommateurs pour leur permettre de recevoir des informations à jour tout au long de la durée de vie du véhicule, telles que la consommation de carburant, l'état de santé des batteries, les limites d'émission, les résultats des contrôles techniques périodiques, les données relatives au contrôle technique et d'autres informations pertinentes.

## Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules

Les députés entendent aligner les méthodes de mesure et les limites de l'UE pour les émissions de particules au freinage et le taux d'abrasion des pneus sur les normes internationales en cours d'élaboration par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Ces règles devraient s'appliquer à tous les véhicules, y compris les véhicules électriques.

## Fabricants de faible volume

Les députés ont introduit des règles spécifiques pour les fabricants de très petits volumes. L'exception de la Commission concernant la mise en application des exigences pour les fabricants de faible volume de véhicules légers resterait inchangée (1er juillet 2030). Cependant, les députés européens ont proposé une nouvelle date, le 1er juillet 2031, pour les fabricants de faible volume de véhicules lourds.

## Procédures et essais

La Commission devrait adopter des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, en ce qui concerne les dispositions administratives, en modifiant et en étendant les réceptions par type en matière de démissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour tous les éléments suivants :

- système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites de démissions;
- système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;
- systèmes anti-manipulation;
- types de système de freinage et leurs pièces de rechange en ce qui concerne les émissions de particules pour toutes les catégories de véhicules;
- types de système de freinage et leurs pièces de rechange à installer sur les véhicules déjà mis sur le marché en vue de réduire de manière substantielle les émissions de freinage.

## Délais d'application

Des délais d'application spécifiques ont été inclus pour diverses dispositions d'Euro 7, liées à la mise en vigueur de la législation secondaire. Les députés ont demandé à la Commission de finaliser cette législation secondaire dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur de la législation principale. Une fois cela fait, les véhicules légers auraient 24 mois et les véhicules lourds et les remorques auraient 48 mois pour se conformer.

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

---

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, 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 (N<sub>2</sub>O).

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.

Transparence				
GLÜCK Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	30/01/2024	Volkswagen
GLÜCK Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	30/01/2024	IHK Reutlingen
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	13/12/2023	Clarios Germany GmbH & Co. KG
GLÜCK Andreas	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	ITRE	06/12/2023	Porsche
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	29/11/2023	Association for Emissions Control by Catalyst
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	27/11/2023	Daimler Truck AG
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	27/11/2023	IVECO GROUP N.V.
GIESEKE Jens	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/11/2023	Volkswagen Aktiengesellschaft (VOLKSWAGEN AG)
SOLÍS PÉREZ	Rapporteur(e)	ENVI	22/11/2023	TOYOTA MOTOR



Susana	fictif/fictive			EUROPE
SOLÍS PÉREZ Susana	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	21/11/2023	Représentation permanente de la France
BELLAMY François-Xavier	Membre	12/12/2023	RENAULT	
	Membre	12/12/2023	RENAULT	
POSPÍ?IL Ji?í	Membre	08/11/2023	Z. Petzl, Mr. Boggian (Sdru?ení automobilového pr?myslu)	
BENIFEI Brando	Membre	07/11/2023	Confindustria	
BEGHIN Tiziana	Membre	07/11/2023	Confindustria	
BALLARÍN CEREZA Laura	Membre	03/11/2023	ANFAC	
CHAHIM Mohammed	Membre	27/10/2023	DAF Trucks N.V.	
GEIER Jens	Membre	24/10/2023	Daimler Truck AG	
WÖLKEN Tiemo	Membre	23/10/2023	Volkswagen Aktiengesellschaft	
BALLARÍN CEREZA Laura	Membre	23/10/2023	Seat	