COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le 13 décembre 2018, le Tribunal a rendu un arrêt dans le cadre des recours directs T-339/16 (*Ville de Paris/Commission*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Commission*) et T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Commission*) formés contre le règlement (UE) 2016/646 de la Commission modifiant le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)[1]. Le règlement (UE) 2016/646 définit les facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité du véhicule aux limites d'émissions lors d'un essai RDE (émissions en conditions de conduite réelles). Les facteurs de conformité contestés ont été utilisés pour réduire progressivement l'écart entre les émissions mesurées en conditions de conduite réelles et celles mesurées en laboratoire.

Le Tribunal ne se prononce pas sur la nécessité technique des facteurs de conformité. Il constate que le règlement (UE) 2016/646 modifie *de facto* la limite de 80 mg/km imposée par le règlement (CE) nº 715/2007 en autorisant un niveau d'émissions plus élevé dans les essais effectués en conditions de conduite réelles que lorsque les émissions sont mesurées en laboratoire. Le Tribunal constate que seul le législateur lui-même aurait pu introduire les facteurs de conformité car ils touchent à un élément essentiel d'un acte législatif [règlement nº (CE) 715/2007[2]]. Le Tribunal a donc annulé la partie du règlement (UE) 2016/646 qui établit les facteurs de conformité.

L'annulation est de nature partielle. La procédure d'essai RDE telle qu'établie par le règlement (UE) 2016/427 de la Commission[3] et modifiée ultérieurement par les règlements (UE) 2016/646[4], 2017/1154[5] et 2018/1832[6] de la Commission reste donc en vigueur et doit toujours être menée lors de la réception par type.

---

1 JO L 109 du 26.4.2016, p. 1.

2 Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

3 Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) nº 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 82 du 31.3.2016, p. 1.

4 Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) nº 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 109 du 26.4.2016, p. 1.

5 Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.

6 Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission du 5 novembre 2018 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire

La nécessité d'adopter la présente proposition résulte directement de l'arrêt du Tribunal dans le cadre des recours directs T-339/16, T-352/16 et T-391/16 et son adoption rapide est vitale afin d'éviter l'insécurité juridique en ce qui concerne les réceptions par type déjà délivrées depuis le 1er septembre 2017, ainsi que les futures réceptions par type. En fait, il est fondamental que les opérateurs économiques aient une vision claire des règles applicables aussi tôt que possible et, en tout cas, d'ici à ce que l'arrêt prenne effet, le 23 février 2020. Afin de minimiser le risque possible d'insécurité juridique, le délai de l'article 3 a été fixé à trois jours.

Afin d'éviter l'insécurité juridique en ce qui concerne les réceptions par type déjà délivrées depuis le 1er septembre 2017, le Tribunal retarde les effets de l'annulation d'une période maximale de 12 mois (c'est-à-dire au 23 février 2020) pour donner à la Commission le temps d'exécuter l'arrêt.

Entre-temps, et pour éviter d'imposer une charge indue aux constructeurs qui ont déjà conçu leurs véhicules en tenant compte de la procédure RDE adoptée antérieurement, la Commission a décidé de proposer au Parlement européen et au Conseil de rétablir les facteurs de conformité précédemment adoptés.

De plus, la Commission propose également que le législateur habilite la Commission à revoir annuellement à la baisse les facteurs de conformité définis par le législateur, afin de refléter les progrès dans la précision du matériel de mesure portable. Cela permettra de progressivement réduire encore les émissions d'oxydes d'azote (NOx) dans les conditions de conduite réelles.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Les règlements relatifs aux émissions sont adoptés au titre du cadre de l'UE pour la réception par type des voitures particulières, des camions, des camionnettes, des autobus et des autocars. Les normes «Euro» successives sont désignées par des chiffres arabes pour les véhicules légers (voitures particulières et camionnettes) et par des chiffres romains pour les véhicules lourds (camions, autobus et autocars). Les dernières normes sont Euro 6 pour les véhicules légers et Euro VI pour les véhicules lourds:

- La directive 2007/46/CE[7] définit un cadre juridique commun pour la réception par type des voitures particulières, des camionnettes, des camions, des autobus et des autocars.
- Le règlement (CE) nº 715/2007 (Euro 5 et 6) définit les limites d'émissions applicables aux voitures particulières pour les polluants réglementés, en particulier une limite de 80 mg/km pour les oxydes d'azote (NOx, c'est-à-dire les émissions combinées de NO et de NO_2).
- Le règlement (CE) nº 692/2008 met en œuvre et modifie le règlement (CE) nº 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

---

des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique, JO L 301 du 27.11.2018, p. 1.

7 Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

– Les règlements 2017/1151 (procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers) et 2018/1832 (émissions en conditions de conduite réelles – RDE 4) définissent les nouvelles procédures d'essai pour la réception par type des véhicules et permettent de procéder à des essais en conditions réelles, y compris des essais réalisés par des laboratoires certifiés indépendants.

– Le règlement 595/2009/CE dispose que les nouveaux véhicules lourds et leurs moteurs doivent être conformes aux nouvelles limites d'émissions et introduit des prescriptions supplémentaires en matière d'accès aux informations.

– Le règlement (UE) 582/2011 de la Commission met en œuvre et modifie le règlement (CE) nº 595/2009 en ce qui concerne les émissions des véhicules lourds (Euro VI).

Les normes d'émissions Euro successives ont conduit à des baisses très significatives des émissions de particules dans les gaz d'échappement, aussi bien en termes de masse (PM) que de nombre (PN), et d'autres polluants tels que les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO). Toutefois, les émissions de NOx - et en particulier de dioxyde d'azote (NO_2) -- du transport routier n'ont pas été réduites autant que prévu avec l'introduction des normes Euro depuis 1991. Cela est dû au fait que les émissions en conditions de conduite réelles sont souvent plus élevées que celles mesurées lors des essais de réception par type (en particulier pour les véhicules diesel).

Pour s'attaquer au problème des émissions sur route élevées des voitures particulières, un écart important par rapport aux essais en laboratoire ayant été observé ces dernières années, la Commission a mis au point la procédure d'essai RDE, qui est applicable depuis le 1er septembre 2017. Cette procédure d'essai, qui reflète mieux les émissions effectives sur route et réduit l'écart entre les émissions mesurées en conditions de conduite réelles et celles mesurées en laboratoire, utilise des analyseurs d'émissions embarqués portables pour mesurer les émissions au cours d'un essai sur route réaliste.

La procédure RDE complète la procédure menée en laboratoire pour vérifier que les niveaux d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de PN mesurés au cours de l'essai en laboratoire restent faibles également en conditions de conduite réelles. Les véhicules légers certifiés conformes à la dernière version des normes d'émissions désignée «Euro 6d-TEMP» ou «Euro 6d» sont certifiés avec des essais d'émissions en conditions de conduite réelles.

Outre la modification substantielle du régime d'essai, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur permettra une surveillance efficace des performances environnementales des véhicules.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La qualité de l'air s'est améliorée dans l'Union européenne au cours des dernières décennies grâce à l'effort conjoint de l'UE et des autorités nationales, régionales et locales. Cela inclut des réductions des émissions de polluants atmosphériques depuis 2000 de 10 % à 70 % en fonction du polluant (et des réductions de 42 % pour les NOx). Ces réductions reposent également sur les succès obtenus dans la maîtrise des émissions en intégrant des prescriptions en matière de protection de l'environnement dans le secteur des transports[8].

Néanmoins, différentes agglomérations à travers l'Union européenne restent confrontées à de graves problèmes de concentrations extérieures de dioxyde d'azote (NO_2), le transport routier

[8] Voir: COM(2018)330 Une Europe qui protège: de l'air pur pour tous.

continuant d'être le principal contributeur aux dépassements des valeurs limites fixées par la directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (directive 2008/50/CE) afin de protéger des risques pour la santé humaine et l'environnement. Pour 2016, 19 États membres ont signalé des dépassements[9], généralement dans des zones urbaines et dus aux émissions élevées de NOx (NO + NO_2) de la circulation locale. Les émissions de NOx des voitures et camionnettes diesel, qui peuvent être sensiblement plus élevées en conditions de conduite réelles que les limites d'émissions réglementaires mesurées sur un cycle d'essai en laboratoire, y contribuent considérablement[10].

Les limites contraignantes d'émissions de NOx pour les voitures à moteur diesel dans l'UE ont été progressivement abaissées de 500 mg/km au niveau Euro 3 (il n'y avait pas de limite d'émissions de NOx spécifiées pour les véhicules diesel Euro 1 et Euro 2) à 80 mg/km au niveau Euro 6[11]. Toutefois, il est prouvé qu'en dépit de ces limites de NOx de plus en plus strictes, qui sont vérifiées en conditions de laboratoire et sur un cycle d'essai normalisé, les émissions effectives de NOx en conditions de conduite réelles n'ont pas diminué dans la même mesure (Weiss et al. 2011).

En réponse à cela, la Commission a élaboré la procédure de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE). Cette nouvelle procédure d'essai est vitale pour contrôler les émissions de NOx en conditions de conduite réelles des véhicules diesel. Elle a d'abord été appliquée à des fins de surveillance à partir du début de 2016 pour compléter l'essai en laboratoire et est devenue applicable aux nouveaux types de véhicules à partir du 1er septembre 2017; elle s'appliquera à tous les nouveaux véhicules à partir du 1er septembre 2019.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Parallèlement à d'autres textes législatifs concernant la réception par type des véhicules à moteur, l'action envisagée est basée sur l'article 114 du TFUE assurant le fonctionnement du marché intérieur.

L'intervention de l'Union européenne est nécessaire afin d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique, notamment dans le domaine de l'industrie automobile, ainsi qu'en raison de la nature transnationale de la pollution atmosphérique et des changements climatiques. Bien que les effets des principaux polluants atmosphériques toxiques sur la qualité de l'air soient les plus graves à proximité de la source, ils ne sont pas limités au niveau local et la pollution transfrontière est un problème environnemental grave susceptible de rendre inopérantes les solutions nationales. La modélisation atmosphérique montre que la pollution émise dans un

9 Voir: AEE, 2019. Air Quality in Europe – 2018 report. https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018

10 La circulation routière est responsable d'environ 40 % des émissions d'oxydes d'azote dans l'UE. Sur le total des émissions d'oxydes d'azote provenant de la circulation, 80 % environ sont dus aux véhicules à moteur diesel.

11 La valeur limite Euro 6 pour les NOx a été introduite en 2007 et est devenue applicable aux nouveaux types en septembre 2014 et aux nouveaux véhicules en septembre 2015.

État membre contribue à la pollution dans d'autres États membres. Pour résoudre le problème de la pollution atmosphérique, une action concertée à l'échelle de l'UE est nécessaire.

- **Proportionnalité**

La proposition est proportionnée dans la mesure où elle prévoit la modification juridique nécessaire et, dans le même temps, elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluants des véhicules à moteur, d'une part, et pour garantir la sécurité juridique des constructeurs automobiles, d'autre part. Elle prévoit les conditions juridiques nécessaires pour maintenir, dans la mesure du possible, des conditions de concurrence équitables entre les constructeurs.

- **Choix de l'instrument**

Le recours à un règlement est approprié car il modifie un règlement existant.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a envoyé un questionnaire aux parties prenantes du secteur automobile avant l'adoption des facteurs de conformité RDE. Ce questionnaire demandait des informations et données techniques pour éclairer l'évaluation de la Commission. Les questions portaient sur les trois points suivants:

a) composition du nouveau parc de véhicules diesel en ce qui concerne les technologies de réduction des émissions de NOx;

b) données disponibles concernant les performances actuelles de ces véhicules en matière d'émissions en conditions de conduite réelles;

c) informations sur le potentiel d'amélioration générique de leurs performances en matière d'émissions de NOx.

Quatre réponses ont été reçues. Ces réponses provenaient de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), de l'Association pour le contrôle des émissions par catalyseur (AECC), d'une association de constructeurs automobiles (soumise sous condition d'anonymat) et d'un fournisseur de premier rang (soumise sous condition d'anonymat). Aucun constructeur de véhicules individuel n'a communiqué d'informations malgré les demandes écrites et orales répétées dans les groupes de travail concernés. Sur les quatre réponses reçues, seules celles de l'AECC et du fournisseur de premier rang ont fourni des informations et données pertinentes. L'utilité des deux autres s'est avérée très limitée dans le contexte donné.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Avant l'adoption du règlement (UE) 2016/646, le Centre commun de recherche (JRC) de la Commission a réalisé une méta-étude des données d'émissions de NOx provenant des essais de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) effectués sur des véhicules diesel Euro 6. L'ensemble de données qui en a résulté portait sur 36 véhicules diesel de types différents et 234 parcours d'essai individuels. Il s'agit d'un ensemble complet et fiable de données, qui a montré que le niveau médian des émissions de NOx des véhicules diesel Euro 6 sur route était d'environ 4 (soit quatre fois la limite réglementaire pour les NOx).

- **Analyse d'impact**

La présente proposition ne nécessite pas d'analyse d'impact. Cette initiative modifie simplement l'instrument juridique par lequel sont établis les mêmes facteurs de conformité existants qui sont nécessaires à l'application correcte de la procédure d'essai RDE et habilite la Commission à revoir à la baisse les facteurs de conformité, afin de les adapter au progrès technique. Les facteurs de conformité n'ont aucune incidence sur les limites d'émissions existantes fixées dans le règlement (CE) nº 715/2007, qui ont fait l'objet d'une analyse d'impact au moment de l'adoption du règlement (CE) nº 715/2007[12].

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition est sans incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

[12] Document de travail des services de la Commission — Annexe à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive../../CE – Analyse d'impact {COM (2005) 683 final}.
/* SEC/2005/1745 */

2019/0101 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil[2] est l'un des actes réglementaires particuliers relevant du cadre de la réception par type défini par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil[3].

(2) Le règlement (CE) nº 715/2007 dispose que les nouveaux véhicules légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions (normes Euro 5 et Euro 6) et établit des prescriptions supplémentaires concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les dispositions techniques spécifiques nécessaires pour mettre en œuvre ce règlement ont été établies dans le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission[4] et, ultérieurement, dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission[5].

---

1 JO C du , p. .

2 Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

3 Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

4 Règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

5 Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la

(3) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules sont parvenus à réduire considérablement les émissions de polluants réglementés, tel n'a pas été le cas pour les émissions de NOx provenant de moteurs diesel ou de particules pour les moteurs essence à injection directe, en particulier dans les véhicules légers. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour corriger cette situation.

(4) La Commission a effectué une analyse détaillée des procédures, essais et prescriptions pour la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) nº 692/2008 sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et a constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5 ou Euro 6 dépassaient sensiblement les émissions mesurées sur le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NOx des véhicules diesel.

(5) En conséquence, la Commission a mis au point une nouvelle méthode d'essai des émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, à savoir la procédure d'essai RDE. Celle-ci a été introduite par les règlements (UE) 2016/427[6] et (UE) 2016/646[7] de la Commission, ultérieurement reprise dans le règlement (UE) 2017/1151 et améliorée par le règlement (UE) 2017/1154 de la Commission[8].

(6) Le règlement (UE) 2016/646[9] a introduit les dates d'application de la procédure d'essai RDE, ainsi que les critères de conformité pour l'essai RDE. À cette fin, des facteurs de conformité spécifiques aux polluants ont été utilisés pour tenir compte des incertitudes statistiques et techniques des mesures effectuées au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

(7) Le 13 décembre 2018, le Tribunal a rendu un arrêt dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16[10] concernant une action en annulation du règlement (UE) 2016/646. Le Tribunal a annulé la partie du règlement (UE) 2016/646 qui établissait les facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité des résultats d'essais

---

réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

6 Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 82 du 31.3.2016, p. 1).

7 Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) nº 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

8 Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 175 du 7.7.2017, p. 708).

9 Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) nº 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

10 Arrêt du 13 décembre 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles* et *Ayuntamiento de Madrid v Commission*, T-339/16, T-352/16 et T-391/16, EU:T:2018:927.

RDE avec les limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) nº 715/2007. Le Tribunal a estimé que seul le législateur pouvait introduire ces facteurs de conformité car ils touchaient à un élément essentiel du règlement (CE) nº 715/2007.

(8) Le Tribunal n'a pas remis en cause la justification technique des facteurs de conformité. Par conséquent, et étant donné qu'au stade actuel de l'évolution technologique, il subsiste un écart entre les émissions mesurées en conduite réelle et celles mesurées en laboratoire, il convient d'introduire les facteurs de conformité dans le règlement (CE) nº 715/2007.

(9) Afin de permettre aux constructeurs de respecter les limites d'émissions Euro 6 dans le cadre de la procédure d'essai RDE, il convient d'introduire les critères de conformité pour l'essai RDE en deux étapes. Lors de la première étape, à la demande du constructeur, un facteur de conformité temporaire devrait s'appliquer, tandis que, dans une deuxième étape, seul le facteur de conformité final devrait être utilisé. La Commission devrait réexaminer les facteurs de conformité finaux en fonction du progrès technique.

(10) Le traité de Lisbonne a introduit la possibilité pour le législateur de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif. Les mesures qui peuvent être couvertes par des délégations de pouvoirs visées à l'article 290, paragraphe 1, du TFUE correspondent, en principe, à celles couvertes par la procédure de réglementation avec contrôle établie par l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE du Conseil[11]. Il convient, par conséquent, d'adapter à l'article 290 du TFUE les dispositions du règlement (CE) nº 715/2007 qui prévoient le recours à la procédure de réglementation avec contrôle.

(11) Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modalités des procédures, essais et prescriptions spécifiques pour la réception par type. La délégation aurait notamment pour objet: de compléter le règlement (CE) nº 715/2007 par de telles modalités révisées ainsi que par les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions; d'établir les prescriptions nécessaires à l'application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions; de prendre les mesures nécessaires à l'application de l'obligation faite au constructeur de fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules; d'adopter une procédure de mesure révisée pour les particules. La délégation devrait, en outre, inclure la modification du règlement (CE) nº 715/2007 afin de réviser à la baisse les facteurs de conformité finaux pour tenir compte des progrès techniques des PEMS, de ré-étalonner les valeurs limites basées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des

[11] Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient systématiquement avoir accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(12) Afin d'assurer la continuité de la mise en œuvre en fonction du progrès technique, les procédures de réglementation avec contrôle en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement sur lesquelles le comité a déjà émis son avis devraient être achevées conformément à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(13) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 4, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) nº 715/2007, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[12].

(14) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles relatives aux émissions des véhicules à moteur afin de contribuer à la réalisation des objectifs fondamentaux en matière de qualité de l'air, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, vu que les véhicules à moteur ayant fait l'objet d'une réception par type valable peuvent être commercialisés par-delà les frontières nationales, mais peuvent, en raison de l'ampleur et des effets de l'action envisagée, être réalisés plus efficacement au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(15) Il y a dès lors lieu de modifier le règlement (CE) nº 715/2007 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) nº 715/2007 est modifié comme suit:

1) l'article 2, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«2. À la demande du constructeur, la réception par type délivrée conformément au présent règlement peut être étendue des véhicules couverts par le paragraphe 1 aux véhicules des catégories M_1, M_2, N_1 et N_2 définis dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg et qui satisfont aux prescriptions du présent règlement.»;

2) à l'article 3, la formule d'introduction est remplacée par le texte suivant:

«Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:»;

3) l'article 4 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

[12] Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

«1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement. Ils démontrent aussi que tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution qui nécessitent une réception par type et sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont fait l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement.

Ces obligations comprennent le respect des limites d'émissions définies dans l'annexe I. Afin de déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I, les valeurs d'émissions déterminées au cours d'un essai valide de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) sont divisées par le facteur de conformité applicable indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I. Le résultat doit rester en dessous des limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de ladite annexe.»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, les procédures et prescriptions spécifiques visées aux paragraphes 2 et 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.»;

4) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement.»;

b) au paragraphe 3, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de compléter les paragraphes 1 et 2 en établissant des prescriptions spécifiques et en élaborant les procédures, essais et prescriptions spécifiques pour la réception par type visés au présent paragraphe concernant, en particulier, les éléments suivants:»;

5) à l'article 6, paragraphe 7, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de la réception par type.»;

6) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 8*

Actes délégués concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin de compléter les articles 6 et 7. Il s'agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME.»;

7) l'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Avec effet à partir du 2 juillet 2007, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules, refuser d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement, en particulier aux valeurs limites d'émissions Euro 5 indiquées dans le tableau 1 de l'annexe I, ou aux valeurs limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I, sous réserve du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1.»;

b) les paragraphes 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Avec effet à partir du 1er septembre 2014, et du 1er septembre 2015 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et, en particulier, aux valeurs limites d'émission Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I.

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1.

5. Avec effet à partir du 1er septembre 2015, et du 1er septembre 2016 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement, en particulier aux valeurs limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I, ["déterminées conformément au deuxième alinéa du paragraphe 4",] que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 18 de la directive 2007/46/CE et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1.»;

8) l'article 11, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception conformément au présent règlement, les autorités nationales interdisent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception par type a été délivrée en conformité avec le présent règlement.»;

9) à l'article 12, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules produits en série qui sont conformes au présent règlement.»;

10) à l'article 14, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* afin d'adopter les mesures suivantes sur la base des résultats du programme de mesure des particules de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement au sein de l'Union:

a) pour modifier le présent règlement afin de revoir les valeurs limites concernant la masse de particules et le nombre de particules indiquées dans l'annexe I;

b) pour compléter le présent règlement par l'adoption d'une procédure de mesure révisée concernant le nombre de particules.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis*:

a) pour compléter le présent règlement afin d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles;

b) pour modifier le présent règlement afin d'adapter au progrès technique les facteurs de conformité finaux spécifiques aux polluants indiqués dans le tableau 2a de l'annexe I.»;

11) l'article 14 *bis* suivant est inséré:

«Article 14 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 2 et 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ... *[date d'entrée en vigueur]*. La Commission présente un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant l'expiration de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 2 et 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 8 et de l'article 14, paragraphes 2 et 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»;

12) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 15*

Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.»;

13) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement n'affecte pas les procédures en cours au titre de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 8 et de l'article 14, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) nº 715/2007 dans lesquelles le comité a déjà émis son avis conformément à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*