



Bruxelles, le 19.3.2018  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

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**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

L'appellation «véhicules de catégorie L» recouvre une vaste gamme de types de véhicules légers à deux, trois ou quatre roues, comme les vélos motorisés, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car et les véhicules à quatre roues (quadracycles), tels que les quads routiers, les véhicules tout-terrains et les quadrimobiles.

Les prescriptions en matière de réception par type applicables aux «véhicules de catégorie L» depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 sont énoncées dans le règlement (UE) n° 168/2013 ainsi que dans ses quatre actes délégués et d'exécution<sup>1</sup>.

La Commission a rédigé, sur la base d'une étude d'incidence environnementale approfondie<sup>2</sup>, un rapport au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 23, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 168/2013. Les conclusions du rapport ont mis en évidence des recommandations d'améliorations du règlement (UE) n° 168/2013, ainsi que du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission et du règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission complétant le règlement (UE) n° 168/2013. Les recommandations sont reflétées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 1 et 2, du présent règlement, proposant des modifications aux articles 21 et 23 du règlement (UE) n° 168/2013.

Étant donné que les prescriptions en matière de réception par type du règlement (UE) n° 168/2013 sont déjà applicables sur une base contraignante depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, le présent acte est proposé pour adoption dans les meilleurs délais et, contrairement à la plupart des actes relatifs à la réception par type, ne prévoit pas de date d'application distincte.

Le règlement (UE) n° 168/2013 a limité toutes les habilitations de la Commission pour adopter des actes délégués à une période de cinq ans qui expirera le 21 mars 2018. Comme il existe un besoin continu de constamment adapter des éléments des actes relatifs à la réception par type au progrès technique ou d'introduire d'autres modifications conformément aux habilitations, le projet de proposition modifie également l'article 75, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 168/2013 pour prévoir une habilitation de cinq ans supplémentaires avec la possibilité de prorogation tacite.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadracycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52.).

Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V (JO L 53 du 21.2.2014, p. 1).

Règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les exigences générales relatives à la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadracycles (JO L 25 du 28.1.2014, p. 1).

Règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadracycles (JO L 7 du 10.1.2014, p. 1).

<sup>2</sup> Rapport de l'étude intitulée: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles» (Étude d'incidence de la phase environnementale Euro 5 pour les véhicules de catégorie L), publication de l'UE sous la référence ET-04-17-619-EN-N.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La base juridique du présent acte est la même que celle de l'acte à modifier, à savoir l'article 114 du TFUE.

- **Proportionnalité**

Le règlement (UE) n° 168/2013 contenant les prescriptions en matière de réception UE par type est basé sur le concept d'harmonisation totale. Par conséquent, les modifications devant être introduites dans les prescriptions de ce règlement sur la base des conclusions de l'étude d'incidence environnementale approfondie sont considérées comme le meilleur moyen d'atteindre l'objectif décrit au considérant 9 du règlement (UE) n° 168/2013 afin de parvenir à un niveau élevé de protection environnementale.

- **Choix de l'instrument**

Le recours à un règlement est considéré comme approprié parce que ce dernier modifie le 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**

La Commission a adressé, sur la base d'une étude d'incidence environnementale approfondie, un rapport au Parlement européen et au Conseil conformément à l'obligation énoncée à l'article 23, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) n° 168/2013. Selon les conclusions du rapport de la Commission et afin d'assurer l'application exacte des règlements, il convient d'ajouter les points identifiés ou de les clarifier par voie de modifications.

Le résultat global de l'étude montre clairement que les limites, les dates et les prescriptions énoncées dans le règlement présentent un rapport coût-bénéfice favorable et sont techniquement réalisables pour tous les véhicules de catégorie L.

- **Consultation des parties intéressées**

Le rapport de la Commission fait plusieurs recommandations de modifications du règlement (UE) n° 168/2013. Les recommandations découlent de la consultation des parties intéressées pendant toute la durée de l'étude. En outre, des mises à jour concernant l'état d'avancement de l'étude ont été communiquées lors des réunions du groupe de travail sur les motocycles avec toutes les parties concernées et les représentants des États membres, lors des sessions de mai, septembre et décembre 2016 et de mars et juin 2017.

La Commission a présenté, en mars 2017, une première version du document et reçu des réactions des acteurs industriels, des autorités compétentes en matière de réception, des services techniques et des partenaires sociaux, qui approuvent le projet de document joint.

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

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,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) 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<sup>3</sup>, réalisée conformément à l'article 23, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup>, concernant la phase d'émissions Euro 5, et compte tenu des problèmes rencontrés par les autorités compétentes en matière de réception et les acteurs concernés dans le cadre de l'application dudit règlement, certaines modifications et précisions devraient être apportées dans le règlement (UE) n° 168/2013 afin de garantir sa bonne application.
- (2) En ce qui concerne l'exigence d'installer un système de diagnostic embarqué (OBD) de phase II, qui repère et signale les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions, la Commission a conclu, sur la base de l'étude d'incidence environnementale approfondie, 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 d'émissions Euro 5, mais devrait être envisagée pour 2025. L'article 21 du règlement (UE) n° 168/2013 devrait, par conséquent, prévoir le délai nécessaire pour assurer la mise en œuvre correcte de l'exigence du système OBD II.
- (3) Il est nécessaire de clarifier l'exemption pour les cyclomoteurs (catégories L1e et L2e) de l'exigence 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).

---

<sup>3</sup> Rapport de l'étude intitulée: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles» (Étude d'incidence de la norme environnementale Euro 5 pour les véhicules de catégorie L), publication de l'UE sous la référence ET-04-17-619-EN-N.

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

- (4) Étant donné que les cyclomoteurs des catégories de véhicules L1e et L2e sont déjà exclus de l'exigence du système OBD II, les véhicules de catégorie L6e qui sont conçus et construits autour de spécifications de cyclomoteurs et produits en volumes relativement faibles devraient également être exemptés de cette exigence.
- (5) Les motocycles d'enduro et de trial ont une courte durée de vie et sont très semblables, de par leur nature et leur utilisation, aux quads tout-terrains lourds (L7e-B), qui sont exemptés de l'exigence du système OBD II. Cette exemption devrait, par conséquent, être étendue aux motocycles d'enduro et de trial.
- (6) La Commission a conclu, dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur la base de l'étude d'incidence environnementale approfondie, que la procédure mathématique de calcul de la durabilité définie à l'article 23, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) n° 168/2013, par laquelle les véhicules sont soumis à l'essai après 100 km d'utilisation, ne reflétait pas la dégradation réelle du système de contrôle des émissions d'un véhicule pendant sa durée de vie. Cette méthode ne devrait plus être utilisée et devrait, par conséquent, être progressivement abandonnée d'ici 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 devrait être augmentée pour assurer que les résultats de l'essai soient fiables.
- (7) La technologie qui est nécessaire pour satisfaire aux limites Euro 5 est déjà disponible mais la Commission a conclu, dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur la base de l'étude d'incidence environnementale approfondie effectuée conformément à l'article 23, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil concernant la phase d'émissions Euro 5, que la date d'application des limites d'émissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) devait être reportée de 2020 à 2022 afin d'améliorer le rapport coût-bénéfice par rapport au scénario de base. De plus, 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.
- (8) Certaines incohérences dans la date d'application des limites de niveau sonore pour Euro 5 dans l'annexe IV du règlement (UE) n° 168/2013 devraient être clarifiées pour assurer que les limites existantes (Euro 4) restent applicables jusqu'à ce que les nouvelles limites pour Euro 5 puissent être établies.
- (9) Le règlement (UE) n° 168/2013 a habilité la Commission à adopter des actes délégués pendant une période de cinq ans, qui expirera le 21 mars 2018. Comme il existe un besoin continu d'adapter des éléments de la législation relative à la réception par type au progrès technique ou d'introduire d'autres modifications conformément aux habilitations, il convient de modifier l'article 75, paragraphe 2, dudit règlement pour prolonger la délégation pendant cinq années supplémentaires, avec possibilité de prorogation tacite.
- (10) Dans l'intérêt de la sécurité juridique, l'habilitation du règlement (UE) n° 168/2013 permettant à la Commission d'adopter des actes délégués concernant les prescriptions techniques relatives aux systèmes de diagnostic embarqués devrait être rendue plus claire et plus précise.

- (11) Comme le présent règlement modifie le règlement (UE) n° 168/2013 sans étendre son contenu réglementaire et comme les objectifs du présent règlement ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en revanche, en raison de leur portée et de leurs effets, être mieux atteints 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.
- (12) Il convient, par conséquent, que le règlement (UE) n° 168/2013 soit modifié en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 168/2013 est modifié comme suit:

- 1) L'article 21 est remplacé par le texte suivant:

«Article 21

*Exigences générales relatives aux systèmes de diagnostic embarqués*

1. Les véhicules de catégorie L, à l'exception des véhicules L1e, L2e et L6e, sont équipés d'un système OBD qui satisfait aux exigences fonctionnelles et aux procédures d'essai énoncées dans les actes délégués adoptés conformément au paragraphe 8, et ce à partir des dates d'application indiquées dans l'annexe IV.
2. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.1, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont équipés d'un système OBD I qui repère tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et signale les dysfonctionnements qui entraînent un dépassement des seuils d'émissions établis à l'annexe VI, section B1.
3. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.2, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e et L7e sont équipés d'un système OBD I qui repère 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 d'émissions établis à l'annexe VI, section B1. Les systèmes OBD I destinés aux véhicules de ces (sous-)catégories signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.
4. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.3, les véhicules des (sous-)catégories L3, L4e, L5e et L7e sont équipés d'un système OBD I qui repère 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 d'émissions établis à l'annexe VI, section B2. Les systèmes OBD I destinés aux véhicules de ces (sous-)catégories signalent également le déclenchement de tout mode opératoire qui réduit de manière significative le couple du moteur.
5. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.4, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont, en outre, équipés d'un système

OBD II qui repère et signale les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions, à l'exception de la surveillance du catalyseur, qui entraîne un dépassement des seuils d'émissions OBD établis à l'annexe VI, section B1.

6. À compter des dates établies à l'annexe IV, point 1.8.5, les véhicules des (sous-)catégories L3e, L4e, L5e-A et L7e-A sont, en outre, équipés d'un système OBD II qui repère et signale les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions qui entraîne un dépassement des seuils d'émissions OBD établis à l'annexe VI, section B2.
  7. Les paragraphes 5 et 6 ne s'appliquent pas aux motocycles d'enduro de la catégorie L3e-AxE et aux motocycles de trial de la catégorie L3e-AxT.
  8. Afin d'harmoniser le signalement par le système OBD des défauts de sécurité fonctionnelle ou des défauts du système de contrôle des émissions et de faciliter la réparation efficace et effective d'un véhicule, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 75 concernant les prescriptions techniques détaillées relatives aux systèmes de diagnostic embarqués pour les catégories de véhicules indiquées à l'annexe II, section C1– Exigences de construction et exigences générales relatives à la réception par type des véhicules, ligne 11, y compris les exigences fonctionnelles OBD et les procédures d'essai pour les éléments énumérés aux paragraphes 1 à 7 du présent article, et concernant les prescriptions techniques détaillées applicables à l'essai de type VIII visé dans l'annexe V.»;
- 2) à l'article 23, paragraphe 3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) une procédure mathématique de calcul de la durabilité:

Jusqu'au 31 décembre 2024, pour chaque constituant des émissions, le produit de la multiplication du facteur de détérioration indiqué à l'annexe VII, section B, et du résultat de l'essai en matière de performances environnementales réalisé sur un véhicule ayant parcouru plus de 100 km après son premier démarrage à la fin de la chaîne de production est inférieur à la valeur limite de l'essai en matière de performances environnementales fixée à l'annexe VI, section A.

Nonobstant le premier alinéa, pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et pour les types de véhicules existants à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, et jusqu'au 31 décembre 2024, pour chaque constituant des émissions, le produit de la multiplication du facteur de détérioration indiqué à l'annexe VII, section B et du résultat de l'essai en matière de performances environnementales réalisé sur un véhicule ayant parcouru plus de 2 500 km, pour un véhicule dont la vitesse maximale est < 130 km/h, et plus de 3 500 km pour un véhicule dont la vitesse maximale est ≥ 130 km/h, après son premier démarrage à la fin de la chaîne de production est inférieur à la valeur limite de performance environnementale indiquée à l'annexe VI, section A.»;

- 3) à l'article 75, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 8, à l'article 22, paragraphes 5 et 6, à l'article 23, paragraphes 6 et 12, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 25, paragraphe 8, à l'article 32, paragraphe 6, à l'article 33, paragraphe 6, à l'article 50, paragraphe 4, à l'article 54, paragraphe 3, à l'article 57, paragraphe 12, à l'article 65 et à l'article 74 est conféré à la Commission pour une période de dix ans à compter

du 22 mars 2013. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes de cinq ans, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. La Commission établit un rapport concernant la délégation de pouvoir au plus tard le 22 juin 2022 et neuf mois avant la fin de chaque période de cinq ans suivante.».

- 4) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

#### *Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*