

# COM(2022) 586 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 16 décembre 2022

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 16 décembre 2022

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,  
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009**



Bruxelles, le 10 novembre 2022  
(OR. en)

14598/22

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2022/0365(COD)**

---

---

**MI 805  
ENV 1137  
ENT 155  
CODEC 1709  
IA 181**

#### **NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	10 novembre 2022
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 586 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 586 final.

---

p.j.: COM(2022) 586 final



Bruxelles, le 10.11.2022  
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009**

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

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -  
{SWD(2022) 360 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### Motivation et objectifs de la proposition

La libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être garantie pour le bon fonctionnement du marché unique. À cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil consacre un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne les émissions sont également harmonisées afin d'éviter des exigences qui diffèrent d'un État membre à l'autre et de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé.

La pollution atmosphérique reste un risque important pour l'environnement et la santé en Europe. Si la qualité de l'air s'est améliorée, une proportion importante de la population urbaine de l'UE reste exposée à des concentrations de polluants supérieures aux limites définies par la directive sur la qualité de l'air ambiant<sup>1</sup>. On estime que la pollution atmosphérique a causé plus de 300 000 décès prématurés dans l'UE-28 en 2018<sup>2</sup>. Bien que d'autres secteurs jouent également un rôle, le transport routier demeure un facteur important de pollution atmosphérique. Il a été responsable, en moyenne, de 39 % des émissions nocives de NO<sub>x</sub> en 2018 (47 % dans les zones urbaines<sup>3</sup>) et de 11 % du total des émissions de PM<sub>10</sub> en 2018<sup>4</sup>.

Le **pacte vert pour l'Europe**<sup>5</sup> est une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive. L'UE devrait aussi promouvoir la transformation numérique et les outils nécessaires et investir dans ceux-ci, en tant que catalyseurs essentiels du changement. La technologie numérique peut en effet contribuer à réduire les émissions mondiales, à améliorer la qualité de vie et à réduire l'empreinte environnementale de la société, par exemple en optimisant l'utilisation de l'énergie et en surveillant les émissions dans les transports<sup>6</sup>. Afin d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 et l'ambition «zéro pollution» pour un environnement exempt de substances toxiques, tous les secteurs doivent se transformer, y compris le transport routier. Le pacte vert pour l'Europe a annoncé l'adoption d'une proposition relative à des normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion (Euro 7).

Afin d'accélérer la décarbonation du transport routier, la Commission a proposé, en juillet 2021, une modification du règlement relatif aux **normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>** pour les voitures et les camionnettes<sup>7</sup>, afin de garantir une trajectoire

---

<sup>1</sup> Directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1–44).

<sup>2</sup> [EEA, 2020](#). La qualité de l'air en Europe, rapport 2020.

<sup>3</sup> [JRC, 2019](#). Atlas urbain NO<sub>2</sub>

<sup>4</sup> [AEE, 2020](#). Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final

<sup>6</sup> COM(2021) 118 final

<sup>7</sup> COM(2021) 556 final

claire vers une mobilité à émissions nulles<sup>8</sup>. En outre, la Commission a adopté en décembre 2020 la **stratégie de mobilité durable et intelligente**<sup>9</sup> et, en mai 2021, le **plan d'action «zéro pollution»**<sup>10</sup>. Selon ces stratégies, les transports devraient devenir considérablement moins polluants, en particulier dans les villes, et Euro 7 est considéré comme un élément essentiel de la transition vers une mobilité propre.

Dernier point, mais non des moindres, la **nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe**<sup>11</sup> offre des outils pour relever le double défi de la transformation écologique et numérique et pour aider l'industrie européenne à concrétiser l'ambition du pacte vert pour l'Europe. Le nouveau cadre sur les émissions de polluants offrira au secteur automobile de l'UE une sécurité juridique et un avantage de précurseur. Les normes d'émission de l'UE doivent rester en avance sur les normes en cours d'élaboration sur des marchés clés tels que les États-Unis et la Chine, afin de conserver un avantage concurrentiel. L'accès à ces marchés pourrait être entravé pour les constructeurs de l'UE, car il deviendrait plus coûteux de satisfaire aux exigences en matière d'émissions sur différents marchés.

La transition vers un parc de voitures/camionnettes à émissions nulles sera répartie sur au moins deux décennies, compte tenu notamment de la durée de vie moyenne des voitures/camionnettes de plus de 11 ans. Dans le même temps, pour atteindre les objectifs stratégiques susmentionnés, les véhicules à moteur à combustion interne qui continueront d'être mis sur le marché doivent être aussi propres que possible.

Dans le même temps, l'industrie automobile est confrontée à d'autres transformations importantes, à savoir d'importantes pénuries de la chaîne d'approvisionnement, l'impact de l'invasion russe en Ukraine, l'augmentation des coûts de l'énergie et des matières premières.

En dépit des objectifs proposés de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de 100 % pour les voitures et les camionnettes d'ici à 2035, de la future proposition visant à réviser les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds, de la part croissante de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions et de nouveaux véhicules Euro 6d/VI E entrant sur le marché, un faible niveau de pollution à court et moyen termes ne peut être atteint pour les émissions polluantes du transport routier sans mesures supplémentaires. La proposition devrait remédier à trois **problèmes** recensés pour lesquels les normes d'émissions Euro 6/VI ne contribuent pas suffisamment à la nécessaire réduction des émissions polluantes du transport routier. Ces problèmes sont les suivants: (1) complexité des normes d'émission des véhicules, (2) limites obsolètes pour les polluants des véhicules; et (3) contrôle insuffisant des émissions réelles des véhicules.

L'**objectif général** de l'initiative est double: (1) assurer le bon fonctionnement du marché unique en établissant des règles plus adéquates, plus rentables et à l'épreuve du temps pour les émissions des véhicules; et (2) assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé dans l'UE en réduisant davantage les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier.

Cette initiative contribuera à la réalisation de l'objectif général en poursuivant les trois **objectifs spécifiques** suivants: Elle permettra:

---

<sup>8</sup> En 2022, il sera suivi d'une proposition sur les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds.

<sup>9</sup> COM(2020) 789 final

<sup>10</sup> COM(2021) 400 final

<sup>11</sup> COM(2020) 102 final et COM(2021) 350 final

- 1) de réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles;
- 2) de fixer des limites actualisées pour tous les polluants atmosphériques pertinents;
- 3) d'améliorer le contrôle des émissions en conditions d'utilisation réelles.

L'amélioration du contrôle des émissions réelles tout au long de la vie d'un véhicule revêt une importance considérable pour le marché de l'occasion pour plusieurs pays de l'UE, mais aussi pour d'autres régions, telles que l'Afrique ou le Moyen-Orient. La proposition Euro 7 vise à réduire les émissions des véhicules pendant une période plus longue de la durée de vie d'un véhicule, ce qui profite également aux utilisateurs de véhicules d'occasion. En ce qui concerne en particulier l'objectif spécifique (3), la qualité de l'air continuera d'être affectée par les voitures antérieures à la norme Euro 7 pendant plusieurs années. Des mesures d'incitation appropriées pourraient être mises en place pour que les véhicules plus anciens soient modernisés pour satisfaire aux exigences de la norme Euro 7 en ce qui concerne les émissions au tuyau d'échappement, mais aussi les émissions des pneumatiques et des freins. En outre, afin d'accélérer la réduction des émissions du parc existant et d'accélérer la transition vers des transports à émissions nulles, il importe d'encourager la conversion des véhicules à moteur à combustion interne en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible.

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

Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil prévoit un cadre général relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

Les normes d'émission Euro pour les véhicules (règlements 715/2007 et 595/2009) font partie du cadre ci-dessus<sup>12</sup>. Elles sont étroitement liées à plusieurs dispositions politiques existantes et propositions planifiées visant à lutter contre les polluants atmosphériques du transport routier, ainsi qu'aux normes d'émission de CO<sub>2</sub><sup>13</sup> qui réduisent les polluants atmosphériques en tant que bénéfices connexes. Cette proposition législative sur les normes d'émission Euro 7 pour les voitures, les camionnettes, les camions et les autobus améliore la cohérence des normes d'émission Euro avec les mesures suivantes.

La **directive sur la qualité de l'air ambiant (DQAA)**<sup>14</sup> vise à améliorer la qualité de l'air en fixant des limites pour les concentrations dans l'air ambiant de certains polluants atmosphériques provenant de toutes les sources de pollution atmosphérique (par exemple, l'agriculture, l'énergie, l'industrie manufacturière, etc.). La **directive concernant les engagements nationaux de réduction des émissions (DENR)**<sup>15</sup> vise à réduire les émissions nationales de polluants atmosphériques en fixant des engagements nationaux de réduction pour certains polluants atmosphériques, avec des réductions dans tous les secteurs, y compris le transport routier. Le 26 octobre 2022, la Commission a adopté une proposition de révision des directives sur la qualité de l'air ambiant<sup>16</sup>. La révision proposée fixera des normes provisoires concernant la qualité de l'air dans l'UE en 2030, alignées plus étroitement sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé, tout en plaçant l'UE sur une

---

<sup>12</sup> Figurant à l'annexe II du règlement 2018/858

<sup>13</sup> Règlement (UE) 2019/631 et règlement (UE) 2019/1242

<sup>14</sup> Directive 2008/50/CE

<sup>15</sup> Directive (UE) 2016/2284

<sup>16</sup> COM (2022) 542, proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

trajectoire visant à parvenir à zéro pollution de l'air d'ici à 2050 au plus tard. La proposition Euro 7 est un élément important pour concrétiser cette ambition et contribuer aux objectifs de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air, y compris la révision de la directive sur la qualité de l'air ambiant. En garantissant une réduction de toutes les émissions de polluants atmosphériques pertinentes provenant du transport routier, conformément à la DQAA/DENR, la proposition de normes Euro 7 aide notamment les États membres à respecter leurs engagements au titre de la DQAA et de la DENR.

Les **normes d'émission de CO<sub>2</sub>** soutiennent l'ambition climatique de l'UE fixée dans la législation européenne sur le climat<sup>17</sup>, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. En juillet 2021, la Commission a proposé de réviser et de renforcer les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures/camionnettes<sup>18</sup>, tandis que la révision des normes pour les véhicules lourds est prévue pour la fin de 2022. Alors que les normes d'émission de CO<sub>2</sub> favorisent les technologies à émissions nulles, telles que les véhicules électriques, les nouvelles normes Euro 7 traitent des émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des moteurs à combustion et des émissions non au tuyau d'échappement des véhicules électriques dans le but de protéger la santé humaine et l'environnement. Par conséquent, les objectifs généraux de la norme Euro 7 restent valables dans la mesure où les véhicules équipés de moteurs à combustion interne continueront d'émettre des polluants d'échappement et où tous les véhicules contribueront aux émissions autres que les gaz d'échappement. Malgré l'objectif de réduction de 100 % des émissions de CO<sub>2</sub> proposé pour 2035 pour les nouvelles voitures/camionnettes, le nombre de véhicules à moteur thermique mis sur le marché (y compris les véhicules hybrides) restera important, en particulier pour les camions/autobus. Les normes d'émission de CO<sub>2</sub> et de polluants sont considérées comme complémentaires pour atteindre l'ambition climatique et zéro pollution du pacte vert pour l'Europe et contribuer à la transition vers une mobilité durable.

Les **directives sur le contrôle technique**<sup>19</sup> ont pour objectif d'accroître la sécurité routière dans l'UE et de garantir la performance environnementale des véhicules, grâce à des essais réguliers des véhicules tout au long de leur durée de vie opérationnelle. En ce qui concerne les émissions, elles ont pour objectif de contribuer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques en détectant plus efficacement les véhicules dont les émissions sont excessives en raison de défauts techniques, au moyen de contrôles techniques périodiques et de contrôles routiers. La présente proposition contient des éléments à l'appui de cet objectif, y compris mis en œuvre dans le cadre de la surveillance à bord, qui devraient permettre de réaliser des économies de coûts. Ces mécanismes pourraient progressivement devenir un outil principal dans les directives sur le contrôle technique, moderniser les procédures d'inspection actuelles et réduire les coûts administratifs. La prochaine révision des directives sur le contrôle technique devra tenir compte de ces nouveaux mécanismes, y compris en ce qui concerne les mesures d'exécution qui devront être élaborées dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique»<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> [Règlement 2021/119](#) établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («législation européenne sur le climat »)

<sup>18</sup> COM(2021) 556 final

<sup>19</sup> [Directive 2014/45/UE](#) relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques; [Directive 2014/47/UE](#) relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union

<sup>20</sup> Sécurité des véhicules — Révision du paquet de l'UE sur le contrôle technique (europa.eu)



En outre, la **directive «Eurovignette»**<sup>21</sup>, qui fixe des règles communes concernant les redevances d'utilisation des infrastructures routières, et la **directive sur les véhicules propres**<sup>22</sup>, qui promeut les solutions de mobilité propre dans le cadre des marchés publics, sont conformes aux objectifs généraux des normes Euro. En particulier, elles soutiennent la demande de véhicules propres en permettant aux États membres de moduler les redevances routières en fonction des émissions polluantes des véhicules et au moyen de marchés publics. La **directive sur la qualité des carburants**<sup>23</sup> prescrit les caractéristiques de qualité des carburants vendus sur le marché et est donc importante pour les normes Euro.

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

Dans le cadre de la stratégie numérique de l'UE et à la suite de la communication sur une **stratégie européenne pour les données**<sup>24</sup>, la Commission a présenté une législation sur les données afin de soutenir le partage de données entre entreprises et entre entreprises et administrations. Cet acte offre un cadre horizontal pour améliorer l'accès et le partage des données entre les secteurs. Des problèmes spécifiques dans le secteur automobile dans le contexte de l'accès aux données embarquées justifient de compléter la législation sur les données par une initiative spécifique. Cette initiative devrait garantir la disponibilité d'un ensemble minimal de données et de fonctions, ainsi que des conditions d'accès équitables pour tous les prestataires de services automobiles. En garantissant la disponibilité et l'accessibilité des données embarquées, cette initiative compléterait la présente proposition Euro 7 car elle faciliterait l'adoption optimale de la surveillance continue des émissions.

La nouvelle **stratégie industrielle pour l'Europe**<sup>25</sup> tient compte des nouvelles circonstances découlant de la crise, ainsi que de la transition en cours vers une économie plus durable, plus numérique, plus résiliente et plus compétitive à l'échelle mondiale. Elle fixe des priorités et définit de nouveaux objectifs en matière de renforcement de la résilience du marché unique, en tenant compte des dépendances stratégiques, en combinant des actions ciblées dans les domaines du cadre réglementaire, du soutien à l'innovation, de l'accès aux matières premières et de l'énergie décarbonée, des compétences et des espaces de données, afin d'accélérer la double transition. Cette stratégie offre des outils pour relever le double défi de la transformation écologique et numérique et pour aider l'industrie européenne à concrétiser l'ambition du pacte vert pour l'Europe. Le nouveau cadre sur les émissions de polluants offrira au secteur automobile de l'UE une sécurité juridique et un avantage de précurseur, évitant ainsi le risque de se laisser distancer par d'autres grands pays et territoires en fixant de nouvelles normes en matière d'émissions de polluants.

La **directive sur les véhicules hors d'usage (VHU)**<sup>26</sup> contient des règles relatives à la collecte, au traitement et à la valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants, ainsi que des restrictions concernant les substances dangereuses dans les nouveaux véhicules. Sa directive miroir, la **directive relative à la réception par type 3R**<sup>27</sup>, établit un lien entre la conception des nouveaux véhicules et leurs possibilités de réutilisation, de recyclage et de

---

<sup>21</sup> [Directive 1999/62/CE](#) relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation des infrastructures routières

<sup>22</sup> [Directive 2019/1161/UE](#) relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

<sup>23</sup> [Directive 2009/30/CE](#) en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles et l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre

<sup>24</sup> COM(2020) 66 final

<sup>25</sup> COM(2020) 102 final et COM(2021) 350 final

<sup>26</sup> Directive 2000/53/CE sur les véhicules hors d'usage

<sup>27</sup> Directive 2005/64/CE sur la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules

valorisation. Il est prévu de réexaminer ces directives en 2023, conformément aux ambitions du pacte vert pour l'Europe et du **plan d'action en faveur de l'économie circulaire**<sup>28</sup>. Alors que la proposition Euro 7 vise à réduire les émissions des véhicules pendant une partie plus longue de la durée de vie d'un véhicule en élargissant les exigences en matière de durabilité, la révision de la directive VHU complète en examinant le problème de l'exportation de véhicules usagés polluants défectueux en dehors de l'UE.

Cette initiative est également cohérente avec **Next Generation EU**<sup>29</sup>, plus particulièrement avec la **facilité pour la reprise et la résilience**<sup>30</sup> (FRR) et avec l'initiative phare «Recharge and Refuel», qui promeut des technologies propres à l'épreuve du temps afin d'accélérer l'utilisation de transports durables, accessibles et intelligents, de stations de recharge et de ravitaillement et l'extension des transports publics. Grâce à ce financement au titre de la FRR, mais aussi à des programmes d'investissement ciblés au titre d'**InvestEU**<sup>31</sup> ou d'**Horizon Europe**<sup>32</sup>, des ressources seront allouées pour accroître le potentiel de croissance de l'économie ainsi que pour accélérer la transformation écologique, notamment par l'adoption de solutions innovantes et de technologies à faibles émissions à l'épreuve du temps.

Cette initiative intègre également la nécessité d'assurer une transition écologique juste et équitable, en soutenant en particulier les citoyens vulnérables dans le domaine des transports: elle est cohérente avec le rapport final de la conférence sur l'avenir de l'Europe (proposition 18.3), en particulier en ce qui concerne le caractère abordable des moyens de transport et des véhicules utilisant des technologies non polluantes.

En outre, l'initiative est cohérente avec la récente proposition modifiant le droit européen des consommateurs, plus particulièrement la **directive sur les pratiques commerciales déloyales**<sup>33</sup> et la **directive relative aux droits des consommateurs**<sup>34</sup>, afin de contribuer à une économie européenne circulaire, propre et verte en permettant aux consommateurs de prendre des décisions d'achat en connaissance de cause et en contribuant ainsi à une consommation plus durable.

Enfin, pour renforcer la cohérence entre les différentes politiques, et comme annoncé dans sa communication «**Mieux légiférer: Unir nos forces pour améliorer la législation de l'UE**»<sup>35</sup>, la Commission améliore ses lignes directrices en vue d'une meilleure réglementation afin de s'assurer que toutes ses initiatives sont conformes au principe consistant à «ne pas nuire» et respectent ainsi les obligations fixées par la législation européenne sur le climat.

## 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).

---

<sup>28</sup> COM(2020) 98 final

<sup>29</sup> COM(2020) 456 final

<sup>30</sup> Règlement (UE) 2021/241

<sup>31</sup> Règlement (UE) 2021/523

<sup>32</sup> Règlement (UE) 2021/695

<sup>33</sup> Directive 2005/29/CE

<sup>34</sup> Directive 2011/83/UE

<sup>35</sup> COM(2021) 219 final

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

La législation relative à la réception par type des véhicules à moteur contribue à la mise en œuvre et au fonctionnement du marché unique des marchandises. La présente proposition vise à rendre plus efficace la mise en œuvre et l'application de cette législation dans le cadre de l'objectif général d'approfondissement de la stratégie pour le marché unique.

La deuxième raison est la nature transnationale de la pollution atmosphérique et du transport routier. Même si les effets des principaux polluants atmosphériques toxiques sont les plus graves à proximité de la source, les effets sur la qualité de l'air ne se limitent pas au niveau local et la pollution transfrontalière est un grave problème environnemental qui remet souvent en question les solutions nationales. La modélisation atmosphérique montre que la pollution émise dans un État membre contribue à la pollution dans d'autres États membres. Pour résoudre le problème de la pollution atmosphérique, une action concertée au niveau de l'UE est nécessaire.

L'élaboration de normes d'émission au niveau de l'UE et la mise en place d'une gouvernance appropriée sont essentielles pour éviter que les États membres n'adoptent des mesures nationales différentes qui ne sont potentiellement ni cohérentes ni concordantes (par exemple, des mesures limitant l'accès à certaines zones). De telles mesures créeraient des obstacles considérables pour l'industrie et présenteraient un risque considérable pour le marché unique. Par conséquent, il est pleinement justifié de poursuivre l'action harmonisée de l'UE visant à réduire davantage les émissions des véhicules.

- **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 jugé approprié car il donne l'assurance requise d'une application et d'une exécution directes et harmonisées sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex-post de la législation existante**

La Commission a décidé de suivre une approche «back-to-back», dans laquelle l'évaluation et l'analyse d'impact ont été menées en parallèle en tant que processus unique pour respecter la feuille de route établie par le pacte vert pour l'Europe<sup>36</sup>. Ainsi, les conclusions de l'évaluation figurant à l'annexe 5 de l'analyse d'impact ont été utilisées pour approfondir la réflexion sur la question de savoir si les normes d'émission Euro 6/VI continuent d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement dans l'UE et de garantir le bon fonctionnement du marché unique des véhicules à moteur.

---

<sup>36</sup> COM(2019) 640 final

L'évaluation a évalué les réalisations des règlements au regard des objectifs fixés dans la législation Euro 6/VI. Elle a conclu que les objectifs de la législation Euro 6/VI visant à améliorer la qualité de l'air en réduisant les polluants provenant du transport routier et à établir des règles harmonisées concernant la construction de véhicules à moteur sont toujours d'une grande pertinence. En outre, il a été constaté que les règlements étaient globalement cohérents et qu'ils avaient conduit à des véhicules partiellement plus propres sur les routes de l'UE, les procédures d'essai Euro 6/VI étant partiellement efficaces. Des coûts réglementaires existent, tandis que, dans l'ensemble, les règlements Euro 6/VI sont jugés rentables. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'UE qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales.

Les principales conclusions de l'évaluation ont été les suivantes:

- Les règlements ont mis en place des véhicules partiellement plus propres sur les routes de l'UE.
- Depuis l'application des limites d'émission Euro VI en 2013 et Euro 6 en 2014 jusqu'en 2020, les émissions de NO<sub>x</sub> sur les routes de l'UE ont diminué de 22 % pour les voitures et les camionnettes et de 36 % pour les camions et les autobus. Les émissions de particules à l'échappement sur les routes de l'UE ont diminué de 28 % pour les voitures et les camionnettes, et de 14 % pour les camions et les autobus.
- Les règlements ont quelque peu atténué les effets négatifs du transport routier sur la santé qui pourraient provoquer des maladies respiratoires et cardiovasculaires en cas d'inhalation.
- Les coûts réglementaires pour l'industrie automobile sont estimés entre 357 et 929 euros par véhicule diesel et entre 80 et 181 EUR par véhicule à essence pour les voitures et les camionnettes, et entre 3 717 et 4 326 euros par véhicule lourd. Si pour les véhicules lourds, ces coûts sont conformes aux attentes, pour les voitures et les camionnettes, les coûts sont plus élevés que ce qui avait été initialement prévu.
- Les incidences sur la compétitivité et l'innovation semblent généralement positives sans aucun signe de distorsion de la concurrence.
- Les récentes évolutions politiques telles que le pacte vert pour l'Europe soutiennent les objectifs de la stratégie Euro 6/VI et la pertinence d'améliorer encore la qualité de l'air en réduisant les émissions provenant du transport routier dans le cadre d'une approche unifiée de l'UE.
- Les règlements ont généré des avantages économiques nets pour la société.
- Bien que les règlements soient globalement cohérents, certains problèmes de cohérence ont été recensés à la fois dans le cadre des normes d'émission Euro 6/VI et avec d'autres actes législatifs de l'UE.
- Aucune simplification n'a été réalisée dans les règlements.
- L'harmonisation du marché est l'aspect le plus crucial de la valeur ajoutée de l'UE et il est peu probable qu'une action non coordonnée eût été aussi efficace. Les règlements assurent des exigences communes, minimisant donc les coûts pour les constructeurs, et apportent une sécurité réglementaire.
- Néanmoins, certaines lacunes empêchent les règlements d'améliorer encore la qualité de l'air en réduisant les polluants émis par le secteur du transport routier. Par conséquent, certains éléments de conception (modalités) des règlements sont susceptibles d'avoir eu une incidence sur l'efficacité des règlements. En particulier:

- L'évaluation montre qu'au cours des étapes successives des normes Euro 6/VI, les questions de complexité et de cohérence sont devenues bien ancrées tant dans le cadre juridique global que dans sa mise en œuvre pratique.
- L'évaluation souligne que les règlements actuels ne tiennent pas compte de nombreux avantages potentiels pour la santé humaine et l'environnement. Malgré les progrès accomplis pour réduire l'écart entre les émissions réelles des véhicules (cycles de conduite et conditions d'utilisation, en particulier dans les conditions de conduite urbaine) et les émissions réceptionnées par type, des émissions importantes ne sont toujours pas prises en compte dans le cadre des essais d'émissions Euro 6/VI. En outre, les émissions ne sont pas correctement maîtrisées pendant toute la durée de vie des véhicules.

- **Consultation des parties intéressées**

Afin de recueillir des éléments probants et de garantir une grande transparence, la Commission a cherché à recueillir les réactions des parties prenantes au moyen de multiples activités de consultation. Plus précisément, aux fins de la présente proposition, la Commission a demandé un retour d'information aux groupes de parties prenantes suivants: les États membres et les autorités nationales, l'industrie automobile (y compris les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants et autres parties prenantes du secteur), la société civile (y compris les organisations de consommateurs et les ONG environnementales) et les citoyens.

Un résumé détaillé du vaste processus de consultation est présenté dans le rapport de synthèse figurant à l'annexe 2 de l'analyse d'impact de la présente proposition.

La Commission a recueilli un retour d'information dans le cadre des activités suivantes:

- l'initiative a été débattue pour la première fois avec les parties prenantes lors d'une conférence des parties prenantes en octobre 2018. Par la suite, le groupe consultatif sur les normes en matière d'émissions de véhicules (AGVES) a été créé en fusionnant les groupes d'experts concernés de l'industrie, de la société civile et des États membres, avec dix réunions et un atelier ad hoc sur la simplification de juillet 2019 à avril 2021.
- L'analyse d'impact initiale a été effectuée entre le 27 mars et le 3 juin 2020. La consultation publique de 18 semaines sur la proposition a suivi le 6 juillet 2020 et a été ouverte aux contributions jusqu'au 9 novembre 2020.
- Deux consultations ciblées de 14 semaines — l'une pour l'évaluation d'Euro 6/VI (du 4 mars au 8 juin 2020) et l'autre pour l'analyse d'impact d'Euro 7 (du 3 août au 9 novembre 2020) — ont été menées en mettant davantage l'accent sur les aspects techniques et détaillés de l'initiative.

Les informations, les points de vue et les données résultant de toutes les activités de consultation ont été pris en considération pour l'évaluation d'Euro 6/VI et pour la préparation de l'analyse d'impact d'Euro 7. Les données recueillies auprès des parties prenantes ont permis de compléter, de recouper et de confirmer les éléments déjà recueillis dans le cadre d'autres recherches menées dans le cadre de l'analyse d'impact et des études d'appui.

Les principaux résultats des consultations des parties prenantes peuvent être résumés comme suit:

les parties prenantes de tous les groupes sont d'accord sur la persistance de problèmes de pollution atmosphérique et de santé liés au transport routier et sur la nécessité d'agir. Si la

majorité des répondants représentant des fournisseurs de composants, des États membres, la société civile et les citoyens ont estimé que de nouvelles normes Euro étaient appropriées pour réduire davantage les émissions des véhicules, les constructeurs automobiles étaient moins convaincus. Dans plusieurs activités, l'industrie automobile a souligné que la préservation d'Euro 6/VI serait une option réaliste et équilibrée.

La majorité de tous les groupes est d'accord sur la complexité d'Euro 6/VI. Les réponses à la consultation publique montrent que la complexité entraîne des coûts de mise en conformité et une charge administrative importants. En outre, tous les groupes, à l'exception de l'industrie, ont indiqué que la complexité entraverait la protection de l'environnement, tandis que la société civile a ajouté qu'elle entraînait des interprétations erronées. Les répondants de tous les groupes ont laissé entendre qu'il était nécessaire de remédier à la complexité des règlements au moyen de différentes mesures.

À l'exception des constructeurs automobiles, la majorité des groupes, y compris les fournisseurs de composants, se sont montrés favorables à l'élaboration de limites plus strictes pour les polluants réglementés et de nouvelles limites pour les polluants non réglementés. Les fournisseurs de composants, les États membres, la société civile et les citoyens estiment que la technologie actuelle de lutte contre la pollution laisse une marge de manœuvre pour des réductions supplémentaires des émissions.

La majorité des parties prenantes estime qu'avec Euro 6/VI, les émissions réelles ne font pas l'objet d'une surveillance adéquate ou sont limitées sur toute la durée de vie des véhicules. La manipulation, le vieillissement des véhicules, l'insuffisance des contrôles techniques et le coût de l'entretien ont été signalés comme des causes potentielles. Tous les groupes de parties prenantes se sont montrés favorables à la mise en œuvre d'une surveillance continue des émissions en tant qu'action visant à mesurer les émissions en conditions d'utilisation réelles. Néanmoins, la plupart des fabricants ont ajouté que cela ne peut être utilisé que pour un nombre limité de polluants dans un avenir proche.

Les réactions et les divergences de vues des parties prenantes ont été soigneusement analysées et prises en compte dans l'analyse d'impact, si elles sont crédibles. En particulier, les points de vue de l'industrie et des États membres ont été utiles pour analyser le problème de la complexité et les éventuelles mesures de simplification. En outre, les informations fournies par l'industrie sur les coûts du matériel pour les technologies de lutte contre la pollution ont constitué une source importante pour l'évaluation des incidences économiques. Les retours d'information et les préoccupations exprimées par les États membres, l'industrie, la société civile et les citoyens ont été pris en compte dans la conception et l'évaluation des options, notamment en ce qui concerne le potentiel technologique de réduction des émissions par des limites d'émission, la durabilité, les conditions d'essai et la surveillance continue des émissions, le passage accéléré potentiel aux véhicules électriques et les incidences sur la compétitivité, pour lesquelles les parties prenantes de l'industrie semblent avoir des points de vue différents.

Les avis des parties prenantes sur l'introduction d'une norme d'émission Euro unique pour les voitures/camionnettes et les camions/autobus divergeaient de ceux de la Commission. Dans un premier temps, les parties prenantes de l'industrie n'étaient pas favorables à cette mesure de simplification. Étant donné que les arguments de l'industrie, par exemple une différenciation appropriée et une harmonisation internationale, devraient également pouvoir être atteints avec les actes de base (715/2007 et 595/2009) fusionnés tandis que les règlements d'application spécifiques resteraient distincts, la Commission a poursuivi cette approche. Cela

a été confirmé avec les parties prenantes lors des entretiens de suivi liés à la consultation ciblée sur l'analyse d'impact et lors de la réunion AGVES du 16 novembre 2020.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'analyse d'impact s'appuie sur des éléments de preuve provenant de plusieurs sources, dont des études réalisées par des contractants externes du consortium CLOVE, y compris des experts principaux du Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'université Aristote de Thessalonique (LAT) (GR), Ricardo (UK), Emisia (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) et VTT (FI).

Une première étude de CLOVE a été lancée afin d'examiner, de comparer et de tirer des enseignements de la législation dans d'autres parties du monde, d'évaluer l'efficacité des essais d'émissions actuels dans l'UE et d'élaborer et d'évaluer de nouveaux essais d'émissions pour les polluants réglementés et non réglementés. À titre de suivi, une deuxième étude a porté sur un examen approfondi du rapport coût-efficacité des mesures introduites par la première étude, en plus d'une évaluation de la faisabilité de nouvelles limites d'émission de polluants pour tous les véhicules et d'une analyse du potentiel de simplification des normes d'émission des véhicules. Cette étude a également soutenu l'évaluation du cadre Euro 6/VI, tout en fournissant les éléments nécessaires à l'analyse d'impact. Ces études ont été étayées par des analyses et des tests réalisés par le Centre commun de recherche de la Commission, dans ses installations situées à Ispra Italie.

Pour l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales, l'étude et le rapport d'analyse d'impact se sont appuyés sur les modèles Sibyl et COPERT. COPERT est utilisé pour calculer les inventaires des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques pour le transport routier sur la base des émissions réelles coordonnés par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) et le JRC. Sibyl est un outil spécialisé pour projeter l'impact de la technologie automobile détaillée sur les flottes futures, l'énergie, les émissions et les coûts, destiné à soutenir l'élaboration des politiques. Les deux modèles ont été mis à jour sur la base des données et éléments de preuve recueillis dans le cadre de la consultation des parties prenantes, des facteurs d'émission les plus récents et des analyses documentaires.

En outre, des informations supplémentaires ont été recueillies sur les points suivants:

- les technologies disponibles qui peuvent être déployées au cours de la période de temps concernée pour réduire les émissions de polluants, ainsi que leur efficacité et leur coût;
- les incidences sur la santé et l'environnement en termes monétaires;
- les indicateurs macroéconomiques généraux, tels que la création de nouveaux emplois, les compétences requises, la recherche et l'innovation, etc.;
- compétitivité de l'industrie de l'UE et cohésion du marché intérieur;
- incidences qualitatives sur les PME et les consommateurs (y compris la confiance des consommateurs).

Une liste des études et des sources figure à l'annexe 1 de l'analyse d'impact.

- **Analyse d'impact**

Les mesures contenues dans la présente proposition sont équilibrées en ce qui concerne leurs avantages pour la santé et l'environnement et leur charge pour l'industrie. L'efficacité et le rapport coût-efficacité des mesures sont étayés par l'analyse d'impact qui l'accompagne. La

fiche de synthèse et l'avis favorable du comité d'examen de la réglementation peuvent être consultés par l'intermédiaire de X (lien à ajouter).

Trois options stratégiques, combinant différentes mesures et différents niveaux d'ambition, ont été évaluées afin de remédier aux problèmes recensés dans les règlements Euro 6/VI actuels, en tenant compte de la transformation écologique et numérique requise par le pacte vert pour l'Europe. La transformation offre des possibilités de solutions plus avancées en matière de réduction des émissions de polluants, telles que l'utilisation de technologies à faible pollution et la surveillance continue des émissions au moyen de capteurs avancés et de la connectivité des véhicules. Les options stratégiques tenaient également compte du passage à des systèmes de propulsion électrifiés nécessitant des solutions rentables et adéquates pour réduire les émissions polluantes dans le segment des moteurs à combustion.

Conformément aux objectifs spécifiques, les options 1, 2 (2a et 2b) et 3a visaient à réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles en introduisant des mesures de simplification (telles que le remplacement de deux règlements par un seul règlement ou la suppression des essais obsolètes). Des limites d'émission actualisées pour tous les polluants atmosphériques pertinents ont été prévues dans l'option stratégique 1 avec une ambition faible, dans les options 2a et 3a avec une ambition moyenne et dans l'option 2b avec une ambition élevée. Le contrôle des émissions en conditions de conduite réelles a été amélioré dans l'option 1 par des limites peu ambitieuses en matière d'essais en conditions de conduite réelles, dans l'option 2a par des limites d'essai en conditions de conduite réelles et des exigences de durabilité moyennement ambitieuses, dans l'option 2b par des limites d'essai en conditions de conduite réelles et des exigences de durabilité très ambitieuses, et dans l'option 3a par des limites d'essai en conditions de conduite réelles moyennement ambitieuses, des exigences de durabilité et une surveillance continue des émissions.

L'analyse d'impact a conclu que l'option 3a, relativement ambitieuse, était la plus proportionnée pour les véhicules légers et lourds. L'option stratégique a été jugée la plus efficace pour atteindre les objectifs fixés, tout en étant rentable, en apportant aux citoyens les avantages les plus élevés en matière de santé et d'environnement et à des coûts réglementaires faibles pour l'industrie. En outre, l'option a été jugée cohérente avec la législation sur la qualité de l'air, les normes en matière d'émission de CO<sub>2</sub> et les directives relatives au contrôle technique. En introduisant une surveillance continue des émissions, l'option 3a serait également la plus conforme à la double transformation écologique et numérique visée par le pacte vert pour l'Europe.

Les incidences sociales, économiques et environnementales de l'option 3a peuvent être résumées comme suit:

Dans l'option privilégiée de l'analyse d'impact, les coûts réglementaires totaux sont estimés à 304 euros par véhicule pour les véhicules légers et à 2 681 euros par véhicule pour les véhicules lourds. Sur la période de 25 ans évaluée dans l'analyse d'impact, cela entraînerait un coût réglementaire total de 35,48 milliards d'euros pour les véhicules légers et de 17,53 milliards d'euros pour les véhicules lourds.

D'autre part, les avantages monétaires pour la santé et l'environnement s'élèvent respectivement à 55,75 milliards d'euros et à 133,58 milliards d'euros grâce à la réduction des émissions de polluants atmosphériques nocifs. Ces avantages se concrétisent principalement par la réduction des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM<sub>2.5</sub>. En outre, cette option a montré, pour tous



les véhicules, les incidences positives les plus importantes en termes d'accès aux marchés internationaux clés et d'innovation.

Les coûts d'ajustement (couvrant les coûts de mise en conformité substantiels liés aux coûts d'équipement pour les technologies de contrôle des émissions et les coûts connexes de R & D et d'étalonnage, y compris les coûts des installations et de l'outillage) ont été évalués, dans l'option 3a, à environ 67 milliards d'euros entre 2025 et 2050 pour les véhicules légers et à 26 milliards d'euros pour les véhicules lourds.

Outre ces avantages, les économies de coûts réglementaires (couvrant les économies de coûts lors des essais, le contrôle des essais effectués par les autorités compétentes en matière de réception par type et les redevances de réception par type, ainsi que les économies de coûts administratifs pour la communication d'informations et les autres obligations d'information dans le cadre des procédures de réception par type) sont estimées à 4,67 milliards d'euros pour les véhicules légers et à 0,58 milliard d'euros pour les véhicules utilitaires lourds dans l'option privilégiée.

Dans l'ensemble, l'incidence de l'option 3a sur le prix abordable pour les consommateurs serait limitée. Alors que les coûts réglementaires totaux par rapport au niveau de référence devraient être répercutés sur les consommateurs, cela entraînerait une augmentation de 0,8 % du prix des petits véhicules à essence et de 2,2 % du prix des petits véhicules diesel pour les voitures et les camionnettes.

Des exigences en matière de durabilité des batteries ont été ajoutées à la suite de l'adoption, le 14 avril 2022, d'un nouveau règlement technique mondial de l'ONU n° 22 relatif à la durabilité des batteries des véhicules électriques, fixant des exigences minimales de performance pour les véhicules électriques à un niveau qui ne nécessitera pas de changement des technologies de batteries. Ces exigences ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires, mais accroître la sensibilisation et la confiance des consommateurs.

Compte tenu de la situation géopolitique et économique actuelle, un réexamen final a été effectué afin de garantir des considérations actualisées pour l'industrie automobile et les consommateurs. La hausse des coûts qui a débuté en 2021, en particulier pour l'énergie et les matières premières, s'est considérablement accélérée. Dans le même temps, la demande et les ventes de véhicules à moteur ont diminué et les besoins d'investissement pour la transformation écologique augmentent. Cela exerce une pression sur la chaîne d'approvisionnement automobile et soulève des problèmes d'accessibilité financière pour les consommateurs, dans un contexte général d'inflation élevée. Afin de faciliter une transition écologique réussie de l'écosystème automobile, l'option 3a susmentionnée a été réajustée pour les véhicules légers afin de réduire les coûts d'ajustement, tout en maintenant l'ambition environnementale et numérique globalement moyenne.

Pour les voitures et les camionnettes, les limites d'émission de gaz d'échappement sont fixées au niveau le plus bas actuellement imposé en vertu de la norme Euro 6 pour les voitures, ce qui impose des limites inférieures pour les camionnettes par rapport à la norme Euro 6, tandis que des exigences de durabilité ainsi que des limites d'essai en conditions de conduite réelles sont fixées comme dans l'option 3a. Les exigences relatives aux émissions par évaporation, à la durabilité des batteries et aux émissions autres que les gaz d'échappement sont fixées comme dans l'option 3a. Il s'agit d'une option intermédiaire en termes de limites d'émission à l'échappement entre l'option 1 et l'option 2a/3a. Ce choix a été fait afin de trouver un équilibre entre la nécessité d'améliorer la performance environnementale et la nécessité

d'éviter des investissements disproportionnés pour les véhicules qui ne seront plus vendus après 2035. Au-delà d'un certain seuil, les coûts augmentent nettement plus rapidement que les avantages environnementaux. L'option retenue améliore le caractère abordable des voitures et des camionnettes pour les consommateurs et réduit au minimum les coûts d'investissement nécessaires au développement de nouvelles solutions matérielles pour les systèmes de contrôle des émissions pour les voitures et les camionnettes équipées d'un moteur à combustion interne.

Les mesures sélectionnées fixent des limites neutres du point de vue technologique et du carburant pour les voitures et les camionnettes, tout en prévoyant des limites légèrement plus élevées pour les camionnettes de faible puissance, lorsque cette tolérance est justifiée par des raisons techniques. Les limites des essais sont celles de l'option 3a, ce qui permet de réaliser des gains en plafonnant les émissions actuellement incontrôlées. Les méthodes et les limites applicables aux émissions par évaporation, aux freins, aux pneumatiques, à la durabilité des batteries et l'utilisation d'outils de surveillance des émissions équipés de capteurs suivent celles présentées dans l'option 3a du rapport d'analyse d'impact. Ces mesures représentent une part de plus en plus importante du potentiel de réduction des émissions et des avantages pour l'environnement et la santé, en particulier dans les environnements urbains où l'exposition à ces polluants est plus importante. Les émissions des freins et des pneumatiques représenteront bientôt la majorité des émissions de particules.

Pour les camions et les autobus, l'option 3a est retenue. Cela reflète la transition nettement plus lente des camions et des autobus vers des technologies à émissions nulles. Les camions et les autobus équipés de moteurs à combustion interne devraient rester beaucoup plus longtemps sur le marché de l'UE.

Pour tous les véhicules à moteur, toutes les mesures de simplification sont maintenues comme dans l'option 3a, car elles reflètent la nécessité de moderniser le règlement et de réduire la charge administrative. Cette option permet également d'améliorer les émissions totales, en particulier lors du démarrage à froid et de la conduite urbaine, étant donné que les véhicules doivent également respecter les limites d'émission pendant les courts trajets.

En ce qui concerne les avantages pour l'environnement, l'option retenue entraîne une réduction significative des émissions, légèrement inférieure à celle de l'option 3a pour les voitures et les camionnettes, étant donné que les limites d'émission plus élevées s'accompagnent d'améliorations des conditions d'essai et de mesures de conformité qui n'étaient pas prévues dans l'option 1. Une réduction des émissions de NO<sub>x</sub> des voitures/camionnettes de plus de 85 % par rapport aux niveaux de 2018 et de plus de 80 % pour les camions/autobus a été estimée à l'horizon 2035 au moyen des mesures sélectionnées. Les émissions totales de NO<sub>x</sub> des véhicules à moteur devraient être réduites de moitié d'ici à 2035 par rapport au niveau de référence.

Les économies de coûts réglementaires devraient être les mêmes que dans l'option 3a. Les coûts de développement des produits pour l'industrie sont considérablement réduits, étant donné que la nouvelle option ne nécessitera pas de revoir la conception des véhicules, mais qu'il est possible d'assurer la conformité avec les technologies actuellement utilisées pour la réduction des émissions et le recalibrage. Les coûts réglementaires devraient être considérablement réduits et se situer entre ceux de l'option 1 et de l'option 3a. Au total, les mesures sélectionnées devraient apporter un bénéfice net similaire ou supérieur à celui de l'option 3a, ce qui entraînera d'importantes réductions d'émissions avec des coûts d'ajustement limités.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément à l'engagement de la Commission en faveur d'une meilleure réglementation, la proposition a été élaborée d'une manière inclusive, fondée sur la transparence et l'interaction continue avec les parties intéressées.

PME (AI de référence): L'analyse d'impact a révélé que l'industrie automobile européenne se compose principalement de grands constructeurs actifs dans l'assemblage et la production de composants de véhicules. Certaines PME fabriquent des véhicules ou des systèmes qui nécessitent une réception UE par type en ce qui concerne les émissions. 35 PME construisant des véhicules spécialisés sur la base de systèmes de propulsion produits par de grands constructeurs ont été recensées. Des règles simplifiées sont proposées pour les petits constructeurs, afin de tenir compte des spécificités liées à une production limitée.

Économies de coûts: L'analyse d'impact a également examiné les moyens de simplifier la législation et de réduire les coûts administratifs et de mise en conformité inutiles. Tandis que la proposition augmente les coûts réglementaires pour les constructeurs automobiles sous la forme de matériel informatique pour les technologies de lutte contre la pollution et les capteurs; ainsi que les coûts de R&D et d'étalonnage connexes, les propositions permettent également des économies sur les coûts de mise en conformité lors des essais, la présence des autorités compétentes en matière de réception par type lors des essais, les redevances de réception par type et les coûts administratifs. En particulier, la charge administrative diminuerait grâce à l'introduction de mesures de simplification et aux nouvelles exigences en matière de surveillance continue des émissions. Ces dernières devraient simplifier davantage les obligations en matière de communication d'informations et d'autres obligations d'information pour les procédures d'octroi de la réception par type et de vérification en réduisant le nombre de réceptions par type. Dans l'option 3a, les économies de coûts administratifs sont estimées à 224 euros par réception par type (22 euros par véhicule) pour les voitures/camionnettes diesel et à 204 euros par réception par type pour les voitures/camionnettes à essence (26 euros par véhicule). Pour les camions/autobus, les économies de coûts administratifs réalisées dans le cadre de l'option 3a s'élèvent jusqu'à 66 euros par réception par type diesel (22 euros par véhicule) et à 67 euros par réception par type essence (47 euros par véhicule). Dans les options finalement retenues, tous les coûts pour les voitures/camionnettes devraient être inférieurs.

Compétitivité: Malgré les coûts réglementaires pour l'industrie et les investissements cumulés avec les normes d'émissions de CO<sub>2</sub>, la proposition devrait avoir un effet positif sur la compétitivité. Celui-ci résulte des nouveaux débouchés commerciaux découlant de la mise au point de nouveaux capteurs ainsi que de protocoles de communication et d'options en matière de cybersécurité et de lutte contre la manipulation. L'utilisation de technologies numériques et propres avancées sera un atout pour accéder à des marchés internationaux clés, en particulier les États-Unis et la Chine.

Numérique: Comme l'objectif était élevé dans le cadre de l'initiative relative à la décennie numérique<sup>37</sup>, tous les secteurs devraient faire l'objet d'une transformation numérique qui contribuera largement à la transformation écologique, y compris pour le transport routier, afin d'atteindre l'ambition «zéro pollution» pour un environnement exempt de substances toxiques. La proposition renforce la cohérence avec la double transition, car elle soutient la réduction des émissions sur la durée de vie des véhicules en introduisant une surveillance continue des émissions et la connectivité des véhicules. Les autorités nationales compétentes

---

<sup>37</sup> COM(2021) 118 final

en matière de réception par type devraient également, de préférence, fournir des services sous forme numérique (y compris des informations lisibles par machine). Cela contribue à la mise en place d'une société et d'une économie numériques efficaces (numérique par défaut).

L'initiative est conforme au principe consistant à ne pas causer de préjudice important, car elle contribue aux objectifs de la transition écologique du pacte vert pour l'Europe (en particulier la mobilité durable et l'ambition «zéro pollution»). Elle garantit que les transports deviennent moins polluants, en particulier dans les villes, et est considérée comme un élément essentiel de la transition vers une mobilité propre. L'analyse d'impact a établi que les options ne devraient causer de préjudice important à aucun des objectifs de développement durable (ODD) en matière d'environnement<sup>38</sup>.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition n'a aucune incidence sur la protection des droits fondamentaux et l'égalité. Elle n'a pas d'incidence différente en raison du genre.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition ne nécessite pas de ressources financières supplémentaires.

#### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

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

La présente proposition prévoit des dispositions pour contrôler et évaluer l'efficacité des normes d'émission Euro 7 par rapport aux objectifs opérationnels et pour établir le lien de causalité entre les résultats observés et la législation. À cette fin, un certain nombre d'indicateurs de surveillance sont proposés pour la révision des normes d'émission Euro 7. Ces indicateurs de suivi comprennent:

- le nombre de réceptions par type en ce qui concerne les émissions à la norme Euro 7 par type de véhicule;
- les coûts lors de la phase de mise en œuvre et les coûts administratifs par réception par type en ce qui concerne les émissions;
- la preuve d'un meilleur contrôle des émissions dans toutes les conditions d'utilisation pour tous les polluants réglementés;
- les coûts de mise en œuvre, y compris les coûts liés aux infractions et aux sanctions en cas de non-respect, ainsi que les coûts de surveillance;
- l'évolution des émissions sur la durée de vie des véhicules, attestée par des campagnes d'essai appropriées et une surveillance continue des émissions.

Le réexamen des normes d'émission Euro 7 évaluera également un ensemble d'indicateurs plus généraux relevant d'autres politiques de l'UE en matière de polluants atmosphériques pour le transport routier:

- les niveaux annuels de concentration de polluants dans les zones urbaines d'Europe et la part annuelle du transport routier dans les émissions polluantes, tels que

---

<sup>38</sup> En particulier pour les points suivants: Objectif n° 3: Bonne santé et bien-être, Objectif n° 6: Eau propre et assainissement, Objectif n° 13: Action pour le climat, Objectif n° 14: Vie aquatique et Objectif n° 15: Vie terrestre.

communiqués par les États membres à l’AEE en vertu de la directive sur les engagements nationaux de réduction des émissions<sup>39</sup> et inclus dans le rapport annuel de l’AEE sur la qualité de l’air en Europe;

- le nombre annuel de véhicules immatriculés et la part des technologies de propulsion sur les routes de l’UE, tels que communiqués par les États membres à l’Observatoire européen des carburants alternatifs;
- l’évolution annuelle des incidences de la pollution atmosphérique sur la santé (c’est-à-dire les décès prématurés liés à l’exposition à certains polluants), telle qu’elle figure dans le rapport annuel de l’AEE sur la qualité de l’air en Europe.
- la part annuelle du transport routier dans les émissions polluantes de certains polluants déclarées par les États membres à l’AEE en vertu de la directive DENR;
- le nombre annuel de notifications reçues des États membres concernant les entraves aux échanges intérieurs de voitures, de camionnettes, de camions/autobus causées par des prescriptions techniques imposées par les autorités nationales, régionales ou locales (c’est-à-dire des interdictions de quelque nature que ce soit) dans le cadre de la procédure de notification prévue par la directive 2015/1535<sup>40</sup>.
- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Le chapitre I énonce les dispositions générales, y compris l’objet (article 1<sup>er</sup>), le champ d’application du règlement (article 2) et les définitions des termes clés utilisés dans le règlement (article 3).

Le chapitre II contient des dispositions sur les obligations des constructeurs pour la réception par type des véhicules à moteur, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions polluantes et la durabilité des batteries. Plus précisément, elle inclut l’obligation des constructeurs en ce qui concerne la construction et la conception de ces véhicules, y compris les mesures de sécurité du cyberspace (article 4) et la possibilité pour les constructeurs de déclarer de meilleures performances avec des limites d’émission plus faibles et/ou une meilleure durabilité des batteries, ainsi que des technologies de géolocalisation permettant un mode «zéro émission d’échappement» (article 5). Les constructeurs sont tenus de respecter des exigences de durabilité spécifiques pour la durée de vie des véhicules, mais aussi les performances minimales de durabilité de la batterie de traction, afin de respecter les limites d’émission et d’autres exigences techniques connexes (article 6). Afin de démontrer le respect de ces exigences, il convient d’effectuer des essais spécifiques, ainsi que des déclarations et des procédures administratives spécifiques (article 7). L’article 8 et l’article 9 énoncent des règles spécifiques concernant respectivement les petits constructeurs (article 8) et les véhicules multi-étapes (article 9) en ce qui concerne les essais et les responsabilités.

Le chapitre III énonce les obligations des États membres en ce qui concerne la réception par type et la surveillance du marché, notamment en ce qui concerne le rôle des autorités nationales compétentes en matière de réception et les dates d’entrée en vigueur (article 10), et comprend des dispositions spécifiques pour les composants et les entités techniques distinctes

---

<sup>39</sup> Directive (UE) 2016/2284

<sup>40</sup> [Directive \(UE\) 2015/1535](#) prévoyant une procédure d’information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l’information; voir également la [procédure de notification 2015/1535](#).

(article 11) ainsi que pour les systèmes de contrôle du réactif consommable et de la pollution (article 12).

Le chapitre IV contient des dispositions sur le rôle de la Commission et de tiers en ce qui concerne les vérifications de la conformité en service et de la surveillance du marché (article 13).

Le chapitre V définit les essais et méthodes spécifiques à appliquer par les constructeurs et les autorités pour chaque catégorie de véhicules concernée afin de prouver la conformité aux exigences et obligations prévues par le présent règlement (article 14). Il comprend également des dispositions spécifiques concernant l'adaptation au progrès technique (article 15).

Le chapitre VI contient des dispositions générales relatives au pouvoir conféré à la Commission d'adopter des actes délégués (article 16), à la procédure de comité (article 17) et aux exigences en matière de rapports pour les États membres (article 18).

Le chapitre VII contient des dispositions finales concernant l'abrogation du règlement (CE) n° 715/2007 et du règlement (CE) n° 595/2009 (article 19) ainsi que l'entrée en vigueur et l'application du règlement (article 20).

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009**

(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<sup>41</sup>,

Vu l'avis du Comité des régions<sup>42</sup>,

Statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

Considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil<sup>43</sup> a introduit un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.
- (2) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») devraient rester harmonisées afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé commun à tous les États membres.
- (3) Le présent règlement est un acte réglementaire distinct aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. Il énonce des dispositions et des exigences relatives aux émissions des véhicules et à la durabilité des batteries, tandis que les éléments techniques seront fixés par des actes d'exécution

---

<sup>41</sup> JO C , , p. .

<sup>42</sup> JO C , , p. .

<sup>43</sup> 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 et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

adoptés conformément à la procédure d'examen et par l'assistance d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 (procédure de comitologie).

- (4) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil («Euro 6»)<sup>44</sup> et le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil («Euro VI»)<sup>45</sup>. L'existence de deux règlements s'explique par le fait que les émissions des véhicules lourds ont été vérifiées sur la base d'essais de moteurs, tandis que pour les véhicules légers, la base était l'essai de véhicules entiers. Depuis lors, des méthodes permettant de tester les véhicules légers et lourds sur la route ont été mises au point. Il n'est donc plus nécessaire de fonder la réception par type sur des essais de moteurs.
- (5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission différentes pour ces véhicules.
- (6) En outre, les limites d'émission actuelles ont été adoptées en 2007 pour les véhicules légers et en 2009 pour les véhicules lourds. Les deux limites d'émission ont été adoptées sur la base de la technologie alors disponible. Depuis lors, la technologie a progressé et le niveau d'émissions atteint grâce à une combinaison de technologies actuelles est nettement inférieur à celui atteint il y a plus de 15 ans. Ces progrès technologiques devraient se traduire par des limites d'émission fondées sur les technologies de pointe existantes et sur les connaissances en matière de contrôle de la pollution et pour tous les polluants concernés.
- (7) Il est également nécessaire de réduire la complexité, les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités et de garantir une mise en œuvre efficace et efficiente des normes d'émission Euro. La simplification passe par la suppression de dates d'application différentes pour les limites et les essais qui existaient sous Euro 6 et Euro VI, par l'élimination des essais d'émissions multiples et complexes lorsque de tels essais ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble rationalisé et cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.
- (8) Afin de garantir que les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules dans des conditions réelles d'utilisation avec un ensemble minimal de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite, et pas uniquement en laboratoire.

---

<sup>44</sup> Règlement (CE) n° 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).

<sup>45</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).



- (9) La précision de l'équipement portable de mesure des émissions utilisé pour mesurer les émissions des véhicules utilisés sur route s'est considérablement améliorée depuis leur introduction. Il est donc approprié de fonder les limites d'émission sur de telles mesures sur route et, par conséquent, les essais sur route ne nécessitent plus l'utilisation de facteurs de conformité.
- (10) Les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie moyenne prévue des véhicules dans l'Union.
- (11) Il existe désormais des technologies disponibles et largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation, du stationnement et du ravitaillement d'un véhicule à essence. Il est donc approprié de fixer des limites d'émission pour ces composés organiques volatils à un niveau inférieur et d'introduire des limites d'émission pour la phase de ravitaillement.
- (12) Les émissions autres que les gaz d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que les gaz d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que les gaz d'échappement. La Commission devrait élaborer un rapport sur l'abrasion des pneumatiques d'ici la fin de 2024 visant à examiner les méthodes de mesure et l'état de la technique afin de proposer des limites d'abrasion des pneumatiques.
- (13) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup> régit les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont l'objectif principal est de réduire au minimum la consommation de carburant d'un véhicule lorsqu'un conducteur suit ses indications. Toutefois, les exigences en matière d'émissions de polluants en utilisation réelle, y compris lorsqu'elles suivent les GSI, devraient être prises en compte dans le présent règlement.
- (14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les

---

<sup>46</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des moniteurs de l'état de santé de la batterie devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries des voitures particulières devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU<sup>47</sup>.

- (15) La manipulation de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. Il est donc de la plus haute importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être altérés.
- (16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision ou à temps les dysfonctionnements et ne force pas suffisamment à effectuer les réparations en temps utile. Il est donc possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce qu'ils sont autorisés à faire. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence le comportement des véhicules en matière d'émissions au moyen d'un système de surveillance embarqué (OBM). L'OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque cela s'avère nécessaire. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et qu'il réglemente ses exigences techniques.
- (17) Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui respectent des limites d'émission plus faibles ou une durabilité de la batterie supérieure à ce qui est exigé par le présent règlement, ou inclure des options avancées telles que le géorepérage et les contrôles adaptatifs. Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée. Un passeport environnemental des véhicules (PEV) devrait donc être mis à disposition.
- (18) Si la Commission présente une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub> en dehors du champ d'application des normes en matière de CO<sub>2</sub> relatives au parc, et conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union, le présent règlement devra être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.
- (19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire sur la base de cycles de conduite réels aléatoires.

---

<sup>47</sup> Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22

- (20) Les règlements (UE) 2019/631<sup>48</sup> et (UE) 2019/1242<sup>49</sup> du Parlement européen et du Conseil réglementent les performances moyennes du parc automobile en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules à moteur dans l'Union. Les procédures et méthodes de détermination précise des émissions de CO<sub>2</sub>, de la consommation de carburant et d'énergie, de l'autonomie électrique et de la puissance des véhicules individuels devraient être introduites dans la réception par type au regard des émissions.
- (21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options et désignations des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir par les constructeurs de véhicules multi-étapes, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO<sub>2</sub> pour ces véhicules multi-étapes; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et essais visant à i) mesurer les émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris des cycles d'essai RDE aléatoires et dans le pire des cas, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti, ii) déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact de remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> sur le CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation, les émissions au freinage, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs (OBD et OBM); viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la

---

<sup>48</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

<sup>49</sup> Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 95/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; xi) les méthodes permettant d'évaluer le bon fonctionnement des types agréés sous des dénominations spécifiques EURO7; xii) les critères applicables aux réceptions par type au regard des émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) les contrôles et procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes; xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques, ainsi que (xviii) le format du PEV, les données et la méthode de communication des données du PEV. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>.

- (22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, 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 conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; l'introduction des options et désignations de véhicules sur la base de technologies innovantes pour les constructeurs, mais également en fixant des limites d'émission de particules de frein et d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que des exigences minimales de performance pour les batteries et des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai de véhicules Euro 7 et l'établissement des définitions et des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>. 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 du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>51</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (23) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules sont mises à jour et toutes contenues dans le présent règlement, il convient d'abroger les règlements (CE) n° 595/2009 et (CE) n° 715/2007 existants et de les remplacer par le présent règlement.
- (24) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, elles devraient être mises en œuvre conformément au

---

<sup>50</sup> Règlement (UE) n° 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).

<sup>51</sup> [JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.](#)

règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>52</sup> et au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>53</sup>, ainsi qu'aux mesures nationales d'exécution dudit règlement.

- (25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales compétentes en matière de réception par type et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement. Il y a donc lieu de reporter la date d'application. Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait être la plus rapide techniquement possible, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée de deux ans, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules lourds.
- (26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques applicables à la réception par type des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne les émissions, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **Chapitre I — Objet, champ d'application et définitions**

### *Article premier*

#### **Objet**

1. Le présent règlement établit des 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.
2. Le présent règlement établit des règles relatives à la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la surveillance du marché, à la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, aux systèmes de surveillance embarqués, aux dispositions de sécurité visant à limiter les mesures de manipulation et de cybersécurité, et à la détermination précise des émissions de CO<sub>2</sub>, de l'autonomie électrique, de la consommation de carburant et d'énergie et de l'efficacité énergétique.

---

<sup>52</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)(JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>53</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

*Article 2*  
**Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, ainsi qu'aux remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> visées à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

*Article 3*  
**Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 sont applicables.

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «réception par type au regard des émissions», une réception UE par type conforme aux dispositions administratives et aux exigences techniques du présent règlement en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, la consommation de carburant et d'énergie et la durabilité des batteries;
- 2) «réception initiale au regard des émissions» ou «IETA», la première phase d'une procédure de réception par type au regard des émissions avant que la fiche de réception par type au regard des émissions ne soit délivrée par les autorités et que les véhicules soient mis en production;
- 3) «conformité de la production» ou «CoP»: les activités menées sur les nouveaux véhicules, entités techniques distinctes ou composants sélectionnés dans les locaux du constructeur pour garantir que les produits mis sur le marché sont conformes aux exigences énoncées dans le présent règlement;
- 4) «conformité en service» ou «ISC», les activités effectuées sur les véhicules en circulation aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;
- 5) «moteur», la source de propulsion d'un véhicule;
- 6) «émissions», les émissions de gaz d'échappement et les émissions autres que de gaz d'échappement d'un véhicule à moteur;
- 7) «émissions d'échappement», les émissions provenant du tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur de toutes les substances suivantes: CO<sub>2</sub>, composés gazeux, solides, liquides et émissions par le carter;
- 8) «polluants gazeux», les émissions d'espèces chimiques gazeuses, à l'exclusion du CO<sub>2</sub>;
- 9) «émissions de CO<sub>2</sub>», ou «CO<sub>2</sub>» les émissions de dioxyde de carbone par le tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur;
- 10) «oxydes d'azote» ou «NO<sub>x</sub>», la somme des oxydes d'azote émis par le tuyau d'échappement;
- 11) «particules» ou «PM», toute matière émise par le tuyau d'échappement ou les freins et collectée sur un filtre;
- 12) «particules de moins de 10 µm» ou «PM<sub>10</sub>», les particules d'un diamètre inférieur à 10 µm;

- 13) «nombre de particules» ou «PN», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins;
- 14) «nombre de particules de plus de 10 nm» ou «PN10», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins dont le diamètre est supérieur ou égal à 10 nm;
- 15) «monoxyde de carbone» ou «CO», le monoxyde de carbone émis par le tuyau d'échappement;
- 16) «méthane» ou «CH<sub>4</sub>», le méthane émis par le tuyau d'échappement;
- 17) «hydrocarbures totaux» ou «THC», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement;
- 18) «hydrocarbures non méthaniques» ou «NHMC», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;
- 19) «gaz organiques non méthaniques» ou «NMOG», la somme des hydrocarbures non oxygénés et oxygénés émis par le tuyau d'échappement;
- 20) «ammoniac» ou «NH<sub>3</sub>», l'ammoniac émis par le tuyau d'échappement;
- 21) «formaldéhyde» ou «HCHO», le formaldéhyde émis par le tuyau d'échappement;
- 22) «WHTC», le cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.1 de l'annexe 4 du règlement n° 49 de l'ONU;
- 23) «WHSC», le cycle de conduite en conditions stabilisées harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.2 de l'annexe 4 du règlement n° 49 de l'ONU;
- 24) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds; «consommation d'énergie», la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;
- 25) «consommation de carburant», la consommation de carburant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;
- 26) «émissions par évaporation», les vapeurs d'hydrocarbures émises par le système d'alimentation en carburant d'un véhicule, à l'exclusion de celles provenant des émissions de gaz d'échappement;
- 27) «émissions de gaz de carter», les gaz polluants émis par les espaces dans ou à l'extérieur d'un moteur, qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes;
- 28) «émissions de particules de frein», les particules émises par le système de freinage d'un véhicule;
- 29) «abrasion des pneumatiques», la masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion et émise dans l'environnement;
- 30) «émissions autres que de gaz d'échappement», les émissions par évaporation, l'abrasion des pneumatiques et les émissions des freins;
- 31) «émissions polluantes», les émissions de gaz d'échappement et les émissions autres que de gaz d'échappement, à l'exclusion des émissions de CO<sub>2</sub>;

- 32) «dispositif anti-pollution», les dispositifs d'un véhicule qui contrôlent ou limitent les émissions de polluants;
- 33) «systèmes anti-pollution», les dispositifs anti-pollution installés dans un véhicule, y compris toutes les unités de commande et tous les logiciels qui régissent leur utilisation;
- 34) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné;
- 35) «systèmes anti-pollution de remplacement», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type destiné à remplacer un système anti-pollution d'origine et qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique distincte;
- 36) «fonction de contrôle adaptative», un système qui ajuste le moteur, les systèmes antipollution ou d'autres paramètres du véhicule dans le but d'améliorer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité du système anti-pollution en fonction de l'utilisation prévue du véhicule;
- 37) «système de diagnostic embarqué» ou «OBD», un système qui peut générer des informations de diagnostic embarqué (OBD), au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2018/858, et qui est capable de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil;
- 38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de détecter des dépassements d'émissions ou, le cas échéant, lorsqu'un véhicule est en mode zéro émission, est capable de signaler la survenance de tels dépassements au moyen d'informations stockées dans le véhicule et de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil;
- 39) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité énergétique du véhicule;
- 40) «dispositif d'invalidation», tout logiciel ou matériel qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le rapport de transmission, la dépression du collecteur ou tout autre paramètre permettant d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système anti-pollution, dans le but de réduire l'efficacité du système anti-pollution lors de la conduite du véhicule;
- 41) «stratégie d'invalidation», une stratégie qui réduit l'efficacité des contrôles de la pollution dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur, que ce soit lors du fonctionnement du véhicule ou en dehors des procédures d'essai de réception par type, ou qui falsifie les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie, à l'autonomie électrique ou à la durabilité de la batterie;
- 42) «émissions en conditions de conduite réelles» ou «RDE», les émissions d'un véhicule dans les conditions de conduite normales et étendues, comme spécifié dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe III;



- 43) «compteur kilométrique», un instrument indiquant la distance totale parcourue par le véhicule depuis sa production;
- 44) «altération», l'inactivation ou la modification, par des opérateurs économiques ou des opérateurs indépendants, du moteur, du système anti-pollution du véhicule, du système de propulsion, de la batterie de traction, du compteur kilométrique, de l'OBFCM ou du système OBD/OBM, y compris tout logiciel ou autre élément de contrôle logique de ces systèmes et de leurs données;
- 45) «propre installation de production», une usine de construction ou d'assemblage utilisée par le constructeur aux fins de la construction ou de l'assemblage de véhicules neufs de ce constructeur, y compris, le cas échéant, de véhicules destinés à l'exportation;
- 46) «propre centre de conception», une installation dans laquelle l'ensemble du véhicule est conçu et mis au point, qui dépend du constructeur et est utilisée par lui;
- 47) «petit constructeur», un constructeur de moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M<sub>1</sub> ou de 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N<sub>1</sub> immatriculés dans l'Union par année civile et qui:
- a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés;
  - b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente au total moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M<sub>1</sub> ou 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N<sub>1</sub> immatriculés dans l'Union par année civile;
  - c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de production et son propre centre de conception;
- 48) «constructeur de très petits volumes», un constructeur de petits volumes qui produit moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M<sub>1</sub> ou moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N<sub>1</sub> immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;
- 49) «véhicule à moteur à combustion interne pur» ou «ICEV», un véhicule dans lequel tous les convertisseurs d'énergie de propulsion sont des moteurs à combustion interne, y compris ceux qui utilisent l'hydrogène comme carburant;
- 50) «véhicule électrique pur» ou «VEP», un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement des machines électriques comme convertisseurs d'énergie de propulsion et exclusivement des systèmes de stockage d'énergie électrique rechargeables en tant que systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;
- 51) «pile à combustible», un convertisseur d'énergie transformant l'énergie chimique (énergie d'entrée) en énergie électrique (énergie de sortie) ou inversement;
- 52) «véhicule à pile à combustible» ou «VPC», un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement une ou plusieurs piles à combustible et une ou plusieurs machines électriques comme convertisseur(s) d'énergie de propulsion;
- 53) «véhicule hybride à pile à combustible» ou «VHPC», un véhicule à pile à combustible équipé d'un groupe motopropulseur comprenant au moins un système de stockage de carburant et au moins un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique en tant que système de stockage de l'énergie de propulsion;

- 54) «véhicule hybride» ou «VH», un véhicule dont le groupe motopropulseur comprend au moins deux catégories différentes de convertisseurs d'énergie de propulsion et au moins deux catégories différentes de systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;
- 55) «véhicule hybride électrique» ou «VHE», un véhicule sur lequel l'un des convertisseurs d'énergie de propulsion est une machine électrique;
- 56) «véhicule hybride électrique rechargeable de l'extérieur» ou «VHE-RE», un véhicule hybride électrique qui peut être rechargé depuis une source extérieure.
- 57) «véhicule hybride électrique non rechargeable de l'extérieur» ou «VHE-NRE», un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et d'au moins deux systèmes de stockage d'énergie différents destinés à sa propulsion, et qui ne peut être chargé à partir d'une source externe;
- 58) «technologies de géorepérage», les technologies qui permettent à un véhicule hybride de fonctionner sans utiliser le moteur à combustion interne (c'est-à-dire pour permettre le mode «zéro émission») lorsqu'il est conduit à l'intérieur d'une zone géographique spécifique;
- 59) «mode à émissions nulles», un mode sélectionnable, dans lequel un véhicule hybride est conduit sans l'utilisation du moteur à combustion interne;
- 60) «puissance nette», la puissance obtenue sur un banc d'essai à l'extrémité du vilebrequin ou de son équivalent au régime correspondant du moteur ou du moteur avec les auxiliaires, et qui est déterminée dans les conditions atmosphériques de référence;
- 61) «puissance aux roues», la puissance mesurée aux roues d'un véhicule et utilisée pour sa propulsion;
- 62) «rapport puissance/masse», le rapport entre la puissance nominale et la masse en ordre de marche;
- 63) «puissance nominale» ou « $P_{\text{rated}}$ », la puissance nette maximale du moteur ou du moteur, exprimée en kW;
- 64) «masse en ordre de marche», la masse d'un véhicule, avec son ou ses réservoirs de carburant remplis à au moins 90 % de leur capacité, y compris la masse du conducteur, du carburant et des liquides, conformément à l'équipement de série selon les spécifications du constructeur et, lorsqu'ils sont montés, la masse de la carrosserie, de la cabine, de l'attelage et de la roue de secours, ainsi que de l'outillage de bord;
- 65) «batterie de traction», un système de batterie qui stocke l'énergie dans le but principal de propulser le véhicule;
- 66) «autonomie en mode électrique», la distance parcourue en mode épuisement de la charge jusqu'à épuisement de la batterie de traction;
- 67) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule à émission nulle peut parcourir jusqu'à épuisement de la batterie de traction ou du réservoir de carburant, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;
- 68) «durabilité», la capacité d'un système, d'un dispositif, d'un composant ou de toute partie du véhicule à maintenir les performances requises pendant un temps donné;

- 69) «durabilité de la batterie», la durabilité d'une batterie de traction mesurée en fonction de son état de santé;
- 70) «état de santé» ou «SOH», l'état mesuré ou estimé d'une mesure spécifique des performances d'un véhicule ou d'une batterie de traction à un point spécifique de sa durée de vie, exprimé en pourcentage des performances qui ont été déterminées lors de la certification ou de l'état neuf;
- 71) «passeport environnemental d'un véhicule» ou «PEV», un registre sur support papier et sous forme numérique contenant des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation, y compris le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, la consommation d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur, ainsi que la durabilité des batteries et d'autres valeurs connexes;
- 72) «système d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour informer l'utilisateur d'un dépassement des limites d'émissions et l'inciter à faire des réparations;
- 73) «système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour avertir l'utilisateur du faible niveau du réactif consommable et imposer l'utilisation de réactif;
- 74) «émissions au ralenti», les émissions de gaz d'échappement produites lorsque le moteur à combustion interne fonctionne mais n'est pas sous charge aux fins de la propulsion du véhicule;
- 75) «déclaration de conformité», une déclaration du constructeur selon laquelle un type ou un groupe spécifique de véhicules, de composants ou d'entités techniques distinctes est conforme aux exigences du présent règlement.
- 76) «efficacité énergétique d'une remorque», la performance d'une remorque en ce qui concerne son influence sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur d'un véhicule tracteur;
- 77) «pneumatique neige», un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule;
- 78) «pneumatique pour applications spéciales», pneumatique conçu pour une utilisation à la fois sur des véhicules routiers et des véhicules non routiers ainsi que pour d'autres utilisations spéciales. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain.

## **Chapitre II — Obligations des constructeurs**

### *Article 4*

#### **Obligations des constructeurs en ce qui concerne la construction des véhicules**

1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage et les systèmes anti-pollution de

recharge nécessitant une réception par type qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.

2. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I et en respectant les valeurs déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7».
3. Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué dans des conditions de conduite étendues, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué à l'annexe III.

Les émissions pendant la régénération des systèmes anti-pollution seront incluses sous la forme d'une moyenne pondérée en fonction de la fréquence et de la durée des épisodes de régénération.

4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, des batteries de traction, des systèmes de freinage 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.
5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs d'invalidation ou des stratégies d'invalidation.
6. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent tous les véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> avec:
  - a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions afin de faciliter les réparations;
  - b) 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;
  - c) un dispositif OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie et d'autres paramètres pertinents, tels que la charge utile/masse, qui sont nécessaires pour déterminer leur efficacité énergétique et leur consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles;
  - d) des moniteurs SOH de la batterie de traction et des systèmes d'émission;
  - e) des systèmes d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;
  - f) des systèmes d'avertissement du conducteur lorsque le niveau de réactif est faible;
  - g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier par transmission sans fil, et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

7. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> de manière à réduire au minimum les vulnérabilités, survenant à toutes les étapes de leur cycle de vie, susceptibles d'entraîner des manipulations:
  - a) du système d'injection de carburant et de réactif,
  - b) du moteur et des unités de commande du moteur,
  - c) des batteries de traction,
  - d) du compteur kilométrique et
  - e) des systèmes anti-pollution.
8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur y remédie par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.
9. Les constructeurs assurent la transmission sécurisée des données relatives aux émissions et à la durabilité des batteries en prenant des mesures de cybersécurité conformément au règlement n° 155 de l'ONU<sup>54</sup>.
10. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 9. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 5*

#### **Options des constructeurs en ce qui concerne la construction et la désignation des véhicules**

1. Les constructeurs peuvent désigner les véhicules qu'ils fabriquent comme «véhicule Euro 7 +» lorsque ces véhicules satisfont aux exigences suivantes:
  - a) pour les VHE-ICEV et les VHE-NRE, en déclarant le respect de limites d'émission d'au moins 20 % inférieures à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants et de valeurs limites d'émission inférieures d'un ordre de grandeur pour les émissions en nombre de particules;
  - b) pour les VHE-RE, en déclarant qu'ils respectent des limites d'émission inférieures d'au moins 20 % à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants, un ordre de grandeur inférieur aux limites d'émission pour le nombre de particules et une durabilité des batteries qui est supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II;
  - c) pour les VEP, en déclarant une durabilité de la batterie supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II.
2. La conformité de ces véhicules aux prescriptions du paragraphe 1 doit être vérifiée par rapport aux valeurs déclarées.
3. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicule Euro 7A» lorsque ces véhicules sont équipés de fonctions de commande adaptatives.

---

<sup>54</sup> Règlement ONU n° 155 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité (JO L 82 du 9.3.2021, p. 30).

L'utilisation des fonctions de commande adaptatives doit être démontrée aux autorités compétentes en matière de réception par type lors de la réception par type et vérifiée pendant la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV.

4. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicules Euro 7G» lorsque ces véhicules sont équipés de moteurs à combustion interne dotés de technologies de géorepérage. Le constructeur doit installer un système d'avertissement du conducteur sur ces véhicules afin d'informer l'utilisateur lorsque les batteries de traction sont presque vides et d'arrêter le véhicule s'il n'est pas chargé dans les 5 km après le premier avertissement en mode zéro émission. L'application de ces technologies de géorepérage peut être vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.
5. Les constructeurs peuvent construire des véhicules combinant deux ou plusieurs des caractéristiques visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 et les désigner à l'aide d'une combinaison de symboles et de lettres tels que «Euro 7 + A», «Euro 7 + G», «Euro 7 + AG» ou «Euro 7AG».
6. À la demande du constructeur, pour les véhicules N<sub>2</sub> d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 4,0 tonnes provenant d'un type de véhicule N<sub>1</sub>, l'autorité compétente en matière de réception par type peut accorder une réception par type au regard des émissions conformément aux règles applicables aux réceptions par type des véhicules N<sub>1</sub>. Ces véhicules sont désignés comme «véhicule Euro 7ext».
7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 6. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 6*

#### **Prescriptions en matière de durabilité pour les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes**

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules qu'ils construisent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lorsqu'ils circulent dans les conditions de conduite normales et étendues définies à l'annexe III, pendant la durée de vie du véhicule telle que définie dans le tableau 1 de l'annexe IV, et respectent les exigences de performance minimales en matière de durabilité de la batterie énoncées à l'annexe II.
2. Les constructeurs font en sorte que ces véhicules soient conformes aux valeurs relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, à la consommation de carburant et d'énergie et à l'efficacité énergétique déclarées conformément aux dispositions du présent règlement pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué à l'annexe IV, tableau 1.
3. Les constructeurs veillent à ce que les dispositifs OBFCM, OBD et OBM et les mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules soient conformes aux dispositions du présent règlement tant que le véhicule est en service.
4. Les prescriptions visées aux points 1 à 3 s'appliquent aux véhicules pour tous les types de carburants ou de sources d'énergie dont ils sont équipés. Les mêmes prescriptions s'appliquent également à toutes les entités techniques distinctes et à tous les composants destinés à ces véhicules.

5. Afin de vérifier le respect des prescriptions visées au premier paragraphe pendant la durée de vie supplémentaire d'un véhicule, les limites d'émission de gaz polluants fixées à l'annexe I sont ajustées à l'aide des multiplicateurs de durabilité indiqués dans le tableau 2 de l'annexe IV.
6. Les systèmes OBM installés par le constructeur doivent pouvoir:
  - a) consigner l'ampleur et la durée de tous les dépassements des émissions;
  - b) communiquer les données relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions, y compris les données relatives aux capteurs de polluants et au débit des gaz d'échappement, par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil, y compris aux fins des contrôles techniques routiers et des contrôles techniques routiers<sup>55,56</sup>;
  - c) imposer la réparation du véhicule lorsque le système d'avertissement du conducteur signale des émissions excédentaires significatives.
7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données du véhicule qu'ils enregistrent par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil.
8. Pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes présentant un risque grave ou non conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs prennent immédiatement les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique les retirent du marché ou les rappellent, selon le cas. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a accordé la réception par type de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.
9. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées concernant les exigences, les essais, les méthodes et les mesures correctives liés aux obligations visées aux paragraphes 1 à 8. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 7*

#### **Obligations des constructeurs en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions**

1. Afin de démontrer la conformité aux règles de réception par type en matière d'émissions lors de la réception par type au regard des émissions, le constructeur effectue les essais spécifiés dans les tableaux 1, 3, 5 7 et 9 de l'annexe V. Afin de vérifier la conformité de la production avec les prescriptions du présent règlement, les véhicules, composants et entités techniques distinctes sont sélectionnés dans les locaux du constructeur par l'autorité compétente en matière de réception par type ou

---

<sup>55</sup> Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

<sup>56</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).

par le constructeur. La conformité en service doit être vérifiée pour les périodes prescrites dans le tableau 1 de l'annexe IV.

2. Le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO<sub>2</sub>, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V. Le constructeur doit fournir à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée concernant l'utilisation de commandes adaptatives et d'options de géorepérage lorsque le constructeur choisit ces options.
3. Les autorités nationales peuvent tester le type de véhicule afin de vérifier sa conformité lors du contrôle de la conformité de la production, de la conformité en service ou de surveillance du marché, comme indiqué à l'annexe V.
4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule et le délivrent à l'acheteur du véhicule en même temps que le véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.
5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les essais et les vérifications de la conformité ainsi que les procédures relatives à la réception par type au regard des émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la déclaration de conformité et au PEV au titre des paragraphes 1 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 8*

##### **Règles spéciales pour les petits constructeurs**

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe 4, point b), ne s'applique pas aux petits constructeurs.
2. Les constructeurs de très petits volumes respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais en laboratoire fondés sur des cycles aléatoires de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

#### *Article 9*

##### **Règles particulières applicables aux véhicules multi-étapes**

1. Dans les réceptions par type multi-étapes, les constructeurs de la deuxième étape ou des étapes suivantes sont responsables de la réception par type au regard des émissions lorsqu'ils modifient toute partie du véhicule qui, selon les données



fournies par les constructeurs de l'étape précédente, pourrait avoir une incidence sur les émissions ou la durabilité de la batterie.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les prescriptions administratives et les données à fournir par les constructeurs de l'étape antérieure conformément au paragraphe 1, ainsi que les procédures de détermination des émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

## **Chapitre III — Obligations des États membres en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché**

### *Article 10*

#### **Réception par type au regard des émissions, conformité de la production, conformité en service et surveillance du marché**

1. Les autorités nationales compétentes en matière de réception mettent en place des mesures pour accorder des réceptions par type au regard des émissions à des types de véhicules, composants et entités techniques distinctes et pour effectuer des essais, des contrôles et des inspections afin de vérifier si les constructeurs satisfont aux prescriptions relatives à la conformité de la production et à la conformité en service conformément à l'annexe V
2. Les autorités nationales de surveillance du marché procèdent à des vérifications dans le cadre de la surveillance du marché conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2018/858 et à l'annexe V, tableaux 2, 4, 6, 8 et 10.
3. Avec effet au... [*OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités nationales compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule ou de moteur et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule conforme au présent règlement.
4. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2030, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.
5. Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2027, les autorités nationales, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et des nouvelles remorques O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> qui ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.
6. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2030, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux

émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

7. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2031, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> construits par de petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, les autorités nationales considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.
8. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les éléments administratifs et techniques nécessaires à la réalisation des essais, contrôles et inspections aux fins de la vérification du respect du paragraphe 1, ainsi que les éléments techniques requis pour les contrôles aux fins de la surveillance du marché au titre du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 11*

#### **Obligations spécifiques des États membres concernant la réception par type au regard des émissions des systèmes, composants et entités techniques distinctes**

1. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2025, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.
2. Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2027, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub> réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.
3. Les autorités nationales compétentes en matière de réception peuvent continuer à accorder des extensions aux réceptions UE par type au regard des émissions de systèmes anti-pollution de remplacement accordées avant que le présent règlement ne s'applique aux conditions qui s'appliquaient au moment de la réception par type au regard des émissions initiale. Les autorités nationales interdisent la vente ou l'installation sur un véhicule de tels systèmes anti-pollution de remplacement, à moins qu'ils ne soient réceptionnés par type.

#### *Article 12*

#### **Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution**

1. Les opérateurs économiques et les opérateurs indépendants ne doivent pas manipuler le véhicule et ses systèmes.
2. Lors des contrôles de conformité en service ou de surveillance du marché, les autorités nationales vérifient si les constructeurs de véhicules ont correctement installé des systèmes d'avertissement du conducteur en cas d'émissions

excédentaires, des systèmes d'avertissement du conducteur du faible niveau de réactif et si les véhicules peuvent être altérés.

## **Chapitre IV**

### **Rôle de la Commission et des tiers en ce qui concerne la conformité en service et la surveillance du marché**

#### *Article 13*

##### **Application des prescriptions en matière d'essai pour la Commission et les tiers**

1. La Commission ou des tiers, conformément à l'article 9 et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858, peuvent procéder aux contrôles de conformité en service et de surveillance du marché visés dans les tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V, afin de vérifier la conformité des véhicules, composants et entités techniques distinctes avec le présent règlement.
2. Les constructeurs mettent à la disposition de la Commission et des tiers les données nécessaires pour effectuer ces contrôles conformément à l'article 9, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858.

## **Chapitre V**

### **Essais et déclarations**

#### *Article 14*

##### **Procédures et essais**

1. Les procédures de réception par type au regard des émissions comprennent des essais et des contrôles ainsi que l'application de toutes les procédures administratives et exigences en matière de documentation spécifiées à l'annexe V. Pour les exigences spécifiées à l'annexe V, le constructeur fournit, le cas échéant, une déclaration de conformité à l'autorité compétente en matière de réception par type.
2. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences de l'article 4 sont effectués par les constructeurs et les autorités nationales conformément à l'annexe V. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences de l'article 4 peuvent être effectués par la Commission et par des tiers également conformément à l'annexe V.
3. La Commission adopte des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, les procédures d'examen et les essais pour la réception par type au regard des émissions, les méthodes d'essai, les dispositions administratives, la modification et l'extension des réceptions par type au regard des émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour l'ensemble des éléments suivants:
  - a) types de véhicules M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>;
  - b) types de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>;
  - c) moteurs utilisés dans les types de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>;

- d) systèmes OBM/OBD;
  - e) systèmes anti-manipulation, systèmes de sécurité et de cybersécurité;
  - f) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces;
  - g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange;
  - h) types de pneumatiques au regard de l'abrasion des pneumatiques;
  - i) autres types de composants et leurs pièces de rechange;
  - j) CO<sub>2</sub>, consommation de carburant et d'énergie, autonomie électrique et détermination de la puissance du moteur pour les véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, dispositions relatives à l'OBFCM;
  - k) CO<sub>2</sub>, consommation de carburant et d'énergie, autonomie à émissions nulles, autonomie électrique et détermination de la puissance du moteur pour les véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, efficacité énergétique des remorques O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, dispositions relatives à l'OBFCM.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:
- a) les méthodes de mesure des émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris les cycles d'essai RDE aléatoires et dans les conditions les plus défavorables, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti;
  - b) les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur;
  - c) les méthodes, exigences et spécifications techniques applicables aux indicateurs de changement de vitesse;
  - d) les méthodes de détermination de l'efficacité énergétique des remorques O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>;
  - e) les méthodes de mesure des émissions de gaz de carter;
  - f) les méthodes de mesure des émissions par évaporation;
  - g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules lourds, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;
  - h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques afin de surveiller les taux d'abrasion des pneumatiques;
  - i) les méthodes d'évaluation du respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries;
  - j) les dispositifs OBFCM, les systèmes OBD et OBM, y compris les seuils de conformité, les exigences de performance et les essais, les méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs et la communication par transmission sans fil des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

- k) les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et la méthode d'évaluation de leur bon fonctionnement;
- l) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement;
- m) les méthodes permettant de garantir et d'évaluer les mesures de sécurité visées à l'article 4, paragraphe 5, y compris la méthode d'analyse de la vulnérabilité et de protection contre les manipulations;
- n) les critères applicables pour les réceptions par type au regard des émissions et la mise en œuvre des règles spéciales applicables aux petits et très petits constructeurs visés à l'article 8;
- o) les méthodes d'évaluation du bon fonctionnement des types de véhicules réceptionnés au titre des désignations visées à l'article 5;
- p) les contrôles de conformité avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 1, et les procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes;
- q) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai;
- r) les spécifications des carburants de référence pour les essais;
- s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation;
- t) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques;
- u) le format et les données et les méthodes de communication par transmission sans fil pour le PEV;
- v) les exigences administratives et la documentation relatives à la réception par type au regard des émissions;
- w) les obligations en matière de rapports, le cas échéant.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

#### *Article 15*

#### **Adaptation au progrès technique**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier les éléments suivants:
  - a) l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, sur la base des données recueillies lors de l'essai des véhicules Euro 7;
  - b) l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai, sur la base des données recueillies lors de l'essai des freins ou des pneumatiques Euro 7;
  - c) l'annexe V, en ce qui concerne l'application des prescriptions d'essai et des déclarations, sur la base du progrès technique;

- d) l'article 5 en introduisant des options et des désignations fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour compléter le présent règlement conformément à l'article 16 afin de tenir compte du progrès technique:
- a) fixer des limites d'émission de particules de frein à l'annexe I en se référant aux travaux réalisés dans le cadre du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);
- b) établir des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques à l'annexe I en se référant aux travaux réalisés dans le cadre du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);
- c) établir les prescriptions minimales en matière de performance des batteries visées à l'annexe II, en se référant aux travaux réalisés dans le cadre du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);
- d) établir des multiplicateurs de durabilité à l'annexe IV sur la base des données recueillies lors des essais des véhicules Euro 7 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et d'un rapport sur la durabilité des véhicules lourds soumis au Parlement européen et au Conseil;
- e) établir des définitions et des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les catégories de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> au titre de l'article 3 et de l'article 8 du présent règlement.

## Chapitre VI - Dispositions générales

### Article 16

#### 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 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du... [OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin 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 15 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 n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés 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 15 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.

#### *Article 17*

##### **Procédure de comité**

1. La Commission est assistée du comité technique – véhicules à moteur. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### *Article 18*

##### **Rapports**

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2030, les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.
2. Au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2031, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement.

## **Chapitre VI- |Dispositions finales**

#### *Article 19*

##### **Abrogation du règlement (CE) n° 715/2007 et du règlement (CE) n° 595/2009**

Le règlement (UE) 715/2007 est abrogé avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2025.

Le règlement (CE) 595/2009 est abrogé avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2027.

Les références faites aux règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon la table de correspondance figurant à l'annexe VI du présent règlement.

#### *Article 20*

##### **Entrée en vigueur et application**

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

Il s'applique à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2025 pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026 pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et pour les remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2030 pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> construits par des petits constructeurs.

Nonobstant le paragraphe 2, l'article 11, paragraphe 3, s'applique à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

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*



## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### **1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

#### **1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative**

#### **1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)**

#### **1.3. La proposition/l'initiative est relative à:**

#### **1.4. Objectif(s)**

*1.4.1. Objectif général / objectifs généraux*

*1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)*

*1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus*

*1.4.4. Indicateurs de performance*

#### **1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

*1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

*1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union*

*1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires*

*1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

*1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

#### **1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative**

#### **1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)**

### **2. MESURES DE GESTION**

#### **2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu**

#### **2.2. Système(s) de gestion et de contrôle**

*2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

*2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

*2.2.3. Estimation et justification du coût et des avantages des contrôles et évaluation des niveaux attendus du risque d'erreur*

#### **2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

### **3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

#### **3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**

### **3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits**

*3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels*

*3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels*

*3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*

*3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

*3.2.5. Participation de tiers au financement*

### **3.3. Incidence estimée sur les recettes**

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

#### 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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

#### 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Domaine(s) politique(s): Marché intérieur pour les biens  
Action pour le climat Ressources naturelles et environnement

#### 1.3. La proposition/l'initiative est relative à:

- une action nouvelle**
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire<sup>57</sup>**
- la prolongation d'une action existante**
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

#### 1.4. Objectif(s)

##### 1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

La proposition vise à contribuer à la réalisation d'un objectif général double: 1) assurer le bon fonctionnement du marché unique en établissant des règles plus adéquates, plus rentables et à l'épreuve du temps pour les émissions des véhicules; et 2) assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé dans l'UE en réduisant davantage les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier vers une pollution zéro, comme l'exige le plan d'action «zéro pollution», le plus rapidement possible.

##### 1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n° 1: réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles afin de réduire les coûts administratifs et de faciliter la bonne mise en œuvre;

Objectif spécifique n° 2: fixer des limites actualisées pour tous les polluants atmosphériques pertinents;

Objectif spécifique n° 3: améliorer le contrôle des émissions en conditions d'utilisation réelles.

##### 1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

*Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.*

La proposition s'inscrit dans le cadre du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type et au système de surveillance du

<sup>57</sup> Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

marché des véhicules à moteur, des remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, qui vise à harmoniser les prescriptions techniques en matière d'émissions. Elle est essentielle au bon fonctionnement du marché unique de ce point de vue.

La proposition garantira l'amélioration des performances en matière d'émission de polluants des véhicules légers et des véhicules lourds et apportera des avantages aux consommateurs en termes de qualité de l'air, contribuant ainsi à réduire les dommages pour la santé et l'environnement. Elle renforcera également le positionnement technologique et la compétitivité de la chaîne de valeur automobile de l'UE. des avantages connexes supplémentaires sont le renforcement de la confiance des consommateurs dans les bonnes performances environnementales de leurs véhicules. On peut également s'attendre à une incidence positive sur le perfectionnement et la reconversion de la main-d'œuvre, étant donné que des technologies propres à l'épreuve du temps se développent et sont de plus en plus utilisées.

#### 1.4.4. Indicateurs de performance

*Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.*

Les indicateurs suivants ont été recensés:

1. le nombre de réceptions par type au regard des émissions à la norme Euro 7 par type de véhicule;
2. les coûts lors de la phase de mise en œuvre et les coûts administratifs par réception par type au regard des émissions;
3. la preuve d'un meilleur contrôle des émissions dans toutes les conditions d'utilisation pour tous les polluants réglementés;
4. les coûts de mise en œuvre, y compris les coûts liés aux infractions et aux sanctions en cas de non-respect, ainsi que les coûts de surveillance;
5. l'évolution des émissions sur la durée de vie des véhicules, attestée par des campagnes d'essai appropriées et une surveillance continue des émissions;
6. le nombre annuel de véhicules immatriculés et la part des technologies de propulsion sur les routes de l'UE, tels que communiqués par les États membres à l'Observatoire européen des carburants alternatifs;
7. l'évolution annuelle des incidences de la pollution atmosphérique sur la santé (c'est-à-dire les décès prématurés liés à l'exposition à certains polluants), telle qu'elle figure dans le rapport annuel de l'AEE sur la qualité de l'air en Europe;
8. la part annuelle du transport routier dans les émissions polluantes de certains polluants déclarées par les États membres à l'AEE en vertu de la directive DENR;
9. le nombre annuel de notifications reçues des États membres concernant les entraves au commerce intérieur de voitures, de camionnettes, de camions/autobus causées par des prescriptions techniques imposées par les autorités nationales, régionales ou locales (c'est-à-dire des interdictions de quelque nature que ce soit) dans le cadre de la procédure de notification prévue par la directive 2015/153.

## 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

### 1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

Tous les nouveaux véhicules, moteurs ou pièces de rechange des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> devant être mis sur le marché de l'UE devraient être réceptionnés par type conformément au présent règlement à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2025, à l'exception des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, pour lesquels la date de mise en œuvre sera le 1<sup>er</sup> juillet 2027. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

Il est nécessaire de se pencher sur les performances en matière d'émissions de polluants et sur la qualité de l'air afin de garantir le bon fonctionnement du marché unique.

En effet, la qualité de l'air et les performances en matière d'émissions de polluants constituent un problème transfrontière, qui ne peut être résolu uniquement par une action nationale ou locale. La coordination de la réduction des émissions et l'amélioration des performances en matière d'émissions doivent être prises au niveau européen et l'action de l'UE se justifie pour des raisons de subsidiarité. Bien que les initiatives aux niveaux national, régional et local puissent créer des synergies, elles seront à elles seules insuffisantes. L'absence d'action coordonnée de l'UE via le renforcement des normes d'émission de polluants se traduirait par un risque de fragmentation du marché en raison de la diversité des systèmes nationaux, des niveaux d'ambition et des paramètres de conception différents.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

À eux seuls, les différents États membres représenteraient un marché trop restreint pour atteindre le même niveau de résultat. Une approche à l'échelle de l'UE est donc nécessaire pour apporter des changements dans l'industrie et créer des économies d'échelle.

### 1.5.2. *Leçons tirées d'expériences similaires*

La proposition s'appuie sur la législation existante qui a permis de réduire constamment les émissions de polluants et d'améliorer les performances des véhicules et des moteurs en matière d'émissions au cours des dernières décennies dans l'Union.

### 1.5.3. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La présente proposition est compatible avec les objectifs de Next Generation EU et avec le cadre financier pluriannuel 2021-2027, qui contribueront à la réalisation des transitions écologique et numérique que l'Europe ambitionne de mettre en œuvre. La combinaison de ces cadres permettra de faire face à la crise économique et d'accélérer la transition vers une économie propre et durable, en établissant un lien

entre des exigences plus strictes en matière d'environnement et de qualité de l'air et la croissance économique.

1.5.4. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les besoins en ressources humaines seront couverts par le personnel des DG qui sont affectés à l'action (c'est-à-dire la DG GROW avec le soutien de la DG CLIMA) et/ou qui ont été redéployés au sein des DG. Si une dotation supplémentaire est nécessaire, elle peut être accordée aux DG concernées dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires.

## 1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

### durée limitée

- En vigueur à partir du [JJ/MM]AAAA jusqu'au [JJ/MM]AAAA
- incidence financière de AAAA à AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA à AAAA pour les crédits de paiement

### durée illimitée

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance à compter de 2025,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

## 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)<sup>58</sup>

### Gestion directe par la Commission

- dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

- par les agences exécutives

### Gestion partagée avec les États membres

#### Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- à des organismes de droit public;
- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
- à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

## Remarques

La Commission a l'intention d'assurer la mise en œuvre des mesures concernées dans le cadre d'une gestion centralisée directe par l'intermédiaire de ses propres services, en particulier par l'intermédiaire du JRC, pour le soutien technique et scientifique nécessaire à l'élaboration de règlements d'application et à la mise en œuvre de la surveillance du marché, comme le prévoit déjà le règlement (UE) 2018/858. La partie de la surveillance du marché est déjà réglementée par des arrangements administratifs appropriés prévus et pris en compte dans le

<sup>58</sup>

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site

BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

règlement (UE) 2018/858, tandis que pour les travaux relatifs aux règlements d'application, un arrangement administratif distinct est prévu.



## 2. MESURES DE GESTION

### 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

*Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.*

Afin de contrôler l'efficacité des exigences proposées en matière de réduction des émissions, une vaste collecte de données est nécessaire auprès de différentes sources possibles, notamment auprès des États membres, des constructeurs automobiles et des autorités nationales compétentes en matière de réception.

Le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) et le forum institué par le règlement (UE) 2018/858 serviront de plateformes pour débattre régulièrement de questions liées à la mise en œuvre de la norme Euro 7.

Les États membres devront faire rapport à la Commission sur les sanctions qu'ils ont appliquées conformément au règlement (UE) 2018/858.

Au plus tard en 2030, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception par type établies dans le présent règlement. Sur la base de ces informations, la Commission présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du nouveau règlement.

### 2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

#### 2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

La proposition est mise en œuvre dans le cadre des programmes relatifs au marché unique et à l'action pour le climat.

Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle relèvent de ces programmes.

#### 2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

La proposition est mise en œuvre dans le cadre des programmes relatifs au marché unique et à l'action pour le climat. Les contrôles/risques et les mesures d'atténuation sont couverts par le cadre de contrôle interne existant.

#### 2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

La présente initiative n'entraîne pas de nouveaux contrôles/risques significatifs qui ne seraient pas couverts par un cadre de contrôle interne existant. Aucune mesure spécifique au-delà de l'application du règlement financier n'a été envisagée.

### 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

*Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.*

Outre l'application du règlement financier pour prévenir la fraude et les irrégularités, les exigences renforcées en matière de normes d'émission prévues dans la présente proposition s'accompagneront d'un renforcement de la surveillance des émissions tout au long de la durée de vie d'un véhicule.

### 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

#### 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

*Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.*

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro Libellé 1	CD/CND <sup>59</sup>	de pays AELE <sup>60</sup>	de pays candidats <sup>61</sup>	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
<b>1</b>	[03 02 01 01] Programme en faveur du marché unique - Fonctionnement et développement du marché intérieur des biens et des services	CD	OUI	NON	NON	NON
<b>3</b>	[09 02 03] Ressources naturelles et environnement	CD	OUI	NON	NON	NON

<sup>59</sup> CD CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

<sup>60</sup> AELE: Association européenne de libre-échange.

<sup>61</sup> Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

### 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

#### 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Rubrique pluriannuel	du	cadre	financier	Numéro	1.
----------------------	----	-------	-----------	--------	----

DG: GROW			Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	TOTAL des années 2022-2025	Années suivantes
○ Crédits opérationnels								
Ligne budgétaire 03.020101 <sup>62</sup>	Engagements	(1a)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Paievements	(2a)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)						
	Paievements	(2b)						
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques <sup>63</sup>								
Ligne budgétaire		(3)						
<b>TOTAL des crédits pour la DG GROW</b>	Engagements	=1a+1b+3	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Paievements	=2a+2b	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<sup>62</sup> Selon la nomenclature budgétaire officielle.

<sup>63</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA »), recherche indirecte, recherche directe.

		+3						
--	--	----	--	--	--	--	--	--

○ TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Paiements	(5)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
○ TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)						
<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1</b> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Paiements	=5+6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

○ TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)						
	Paiements	(5)						
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)						
<b>TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6</b> du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,200</b>
	Paiements	=5+6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<b>Rubrique du cadre financier pluriannuel</b>	<b>7</b>	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe V des règles internes), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

		Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	TOTAL
DG: GROW						
○ Ressources humaines		1,498	1,498	1,256	1,256	<b>5,508</b>
○ Autres dépenses administratives		0,090	0,090	0,090	0,040	<b>0,310</b>
<b>TOTAL pour la DG GROW</b>	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>	<b>1,970</b>

<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>	(Total engagements = Total paiements)	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

		Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	TOTAL
<b>TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel</b>	Engagements	2,818	2,618	1,346	1,296	<b>8,078</b>
	Paiements	2,218	2,618	1,946	1,296	<b>8,078</b>

### 3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2022		Année 2023		Année 2024		Année 2025		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL		
	RÉALISATIONS (outputs)																		
	Type <sup>64</sup>	Coût moyen en	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1...																			
- Réalisation																			
Sous-total objectif spécifique n° 1																			
<b>TOTAUX</b>																			

<sup>64</sup> Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

### 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:
- En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	Année <b>2022</b>	Année <b>2023</b>	Année <b>2024</b>	Année <b>2025</b>	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTA L
--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	-----------

–

<b>RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Autres dépenses administratives	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
<b>Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>	1,824	2,059	1,817	1,767				<b>7,467</b>

<b>Hors RUBRIQUE</b> <sup>765</sup> du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
<b>Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>								

<b>TOTAL</b>	1,824	2,059	1,817	1,767				<b>7,467</b>
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant

<sup>65</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.



### 3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines de la DG GROW et de la DG CLIMA

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Années suivantes		
<b>○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b>							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
01 01 01 11 (Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
<b>○ Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)<sup>66</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
<b>TOTAL</b>	<b>11,5</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Négociation du règlement, élaboration d'actes délégués et d'actes d'exécution, organisation et supervision de la surveillance du marché pour les émissions, révision et mise à jour en fonction de l'évolution technique
Personnel externe	Réalisation d'analyses et fourniture d'un soutien et d'une contribution technique à l'organisation et à la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, révision et mise à jour en fonction de l'évolution technique

<sup>66</sup> AC= agent contractuel; AL = agent local; END= expert national détaché; INT = intérimaire; JPD= jeune professionnel en délégation.

### 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Le financement correspondant a déjà été prévu pour l'année 2022 et intégrera également le montant prévu pour l'année 2023. Il est nécessaire de procéder à un redéploiement interne du personnel chargé des tâches correspondantes prévues par les règlements Euro 6/VI.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

### 3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

**3.3. Incidence estimée sur les recettes**

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
  - sur les ressources propres
  - sur les autres recettes
  - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative <sup>67</sup>					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025				
Article .....									

<sup>67</sup> En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

**ANNEXE**  
**de la FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE**

Dénomination de la proposition/l'initiative:

Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules à moteur (Euro 7) et abrogeant le règlement (CE) no 715/2007 et le règlement (CE) no 595/2009

3. VOLUME et COÛT des RESSOURCES HUMAINES ESTIMÉES NÉCESSAIRES
4. COÛT des AUTRES DÉPENSES de NATURE ADMINISTRATIVE
5. TOTAL DES FRAIS ADMINISTRATIFS
6. MÉTHODES de CALCUL UTILISÉES pour l'ESTIMATION des COÛTS
  - 6.1. Ressources humaines
  - 6.2. Autres dépenses administratives

7. Coût des ressources humaines jugées nécessaires pour la DG GROW et la DG CLIMA

La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
		ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits
<b>○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b>																	
20 01 02 01 – Siège et bureaux de représentation	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	<b>10,048</b>
	AST																
20 01 02 03 – Délégations de l'Union	AD																
	AST																
<b>○ Personnel externe<sup>68</sup></b>																	
20 02 01 et 20 02 02 – Personnel externe – Siège et bureaux de représentation	AC	1	0,085	1	0,085											2	<b>0,170</b>
	END																
	INT																
20 02 03 – Personnel externe - Délégations de l'Union	AC																
	AL																
	END																

<sup>68</sup> AC= agent contractuel; AL = agent local; END= expert national détaché; INT = intérimaire; JPD= jeune professionnel en délégation.

	INT																
	JPD																
Autres lignes budgétaires liées aux RH (à préciser)																	
<b>Sous-total RH – RUBRIQUE 7</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
		ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits
<b>○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b>																	
01 01 01 01 recherche indirecte <sup>69</sup>	AD																
01 01 01 11 (Recherche directe)	AST																
Autres (veuillez préciser)																	
<b>○ Personnel externe<sup>70</sup></b>																	
Personnel externe financé sur	- au siège	AC															
		END															

<sup>69</sup> Veuillez choisir la ligne budgétaire concernée ou préciser une autre ligne si nécessaire; si davantage de lignes budgétaires sont concernées, le personnel devrait être différencié en fonction de chaque ligne budgétaire concernée.

<sup>70</sup> AC= agent contractuel; AL = agent local; END= expert national détaché; INT = intérimaire; JPD= jeune professionnel en délégation.

crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»)		INT																
	- dans les délégations de l'Union	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
01 01 01 02 Recherche indirecte	AC																	
01 01 01 12 (Recherche directe)	END																	
Autres (veuillez préciser) <sup>71</sup>	INT																	
Autres lignes budgétaires liées aux RH ( <i>à préciser</i> )																		
<b>Sous-total RH – Hors RUBRIQUE 7</b>																		
<b>Total RH (toutes les rubriques du CFP)</b>			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

<sup>71</sup> Veuillez choisir la ligne budgétaire concernée ou préciser une autre ligne si nécessaire; si davantage de lignes budgétaires sont concernées, le personnel devrait être différencié en fonction de chaque ligne budgétaire concernée.

8. Coût des autres dépenses administratives pour la DG GROW et la DG CLIMA

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative  
 La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

*En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)*

<b>RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
<b>Au siège ou sur le territoire de l'UE:</b>								
20 02 06 01 - Frais de mission et de représentation	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,280</b>
20 02 06 02 – Frais de conférences et de réunions								
20 02 06 03 - Comités <sup>72</sup>	0,050	0,050	0,050					<b>0,150</b>
20 02 06 04 – Études et consultations								
20 04 – Dépenses informatiques (systèmes institutionnels) <sup>73</sup>								
Autres lignes budgétaires hors RH (à préciser le cas échéant)								
<b>Dans les délégations de l'Union</b>								
20 02 07 01 - Frais de mission, de conférence et de représentation								

<sup>72</sup> Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.

<sup>73</sup> L'avis de l'équipe chargée des investissements informatiques de la DG DIGIT est requis [voir les lignes directrices sur le financement de la technologie de l'information, C(2020) 6126 final du 10.9.2020, page 7].



20 02 07 02 – Perfectionnement professionnel								
20 03 05 – Infrastructure et logistique								
Autres lignes budgétaires hors RH (à préciser le cas échéant)								
<b>Hors RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

*En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)*

<b>Hors RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Dépenses d'assistance technique et administrative (hors personnel externe), sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»):								
- au siège								
- dans les délégations de l'Union								
Autres dépenses de gestion pour la recherche								
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels <sup>74</sup>								
Dépenses pour les systèmes informatiques institutionnels consacrées aux programmes								

<sup>74</sup> L'avis de l'équipe chargée des investissements informatiques de la DG DIGIT est requis [voir les lignes directrices sur le financement de la technologie de l'information, C(2020) 6126 final du 10.9.2020, page 7].

opérationnels <sup>75</sup>								
Autres lignes budgétaires hors RH (à préciser le cas échéant)								
<b>Sous-total Autres – Hors RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel								
<b>Total des autres dépenses administratives</b> <b>(toutes les rubriques du CFP)</b>	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

<sup>75</sup> Ce poste comprend les systèmes administratifs locaux et les contributions au cofinancement des systèmes informatiques institutionnels [voir les lignes directrices sur le financement de la technologie de l'information, C(2020) 6126 final du 10.9.2020].

9. Total des coûts administratifs pour la DG GROW et la DG CLIMA (toutes rubriques du CFP)

*En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)*

<b>Synthèse</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Rubrique 7 – Ressources humaines	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	<b>10,218</b>
Rubrique 7 – Autres dépenses administratives	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>
<b>Sous-total rubrique 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>
Hors Rubrique 7 – Ressources humaines								
Hors Rubrique 7 – Autres dépenses administratives								
<b>Sous-total Autres rubriques</b>								
<b>TOTAL RUBRIQUE 7 et Hors RUBRIQUE 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10 648</b>

Les besoins en crédits de nature administrative seront couverts par les crédits déjà affectés à la gestion de l'action et/ou réaffectés, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

10. Méthodes de calcul utilisées pour l'estimation des coûts

10.1. Ressources humaines

*Cette partie explicite la méthode de calcul retenue pour l'estimation des ressources humaines jugées nécessaires [hypothèses concernant la charge de travail, y inclus les métiers spécifiques (profils de postes Sysper 2), les catégories de personnel et les coûts moyens correspondants].*

<b>RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel
<p>NB: les coûts moyens par catégorie de personnel au siège sont disponibles sur BudgWeb, à l'adresse suivante: <a href="https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx">https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</a></p>
<p><b>○ Fonctionnaires et agents temporaires</b> <u>10.5 ETP en 2022 pour la préparation des actes délégués et des actes d'exécution, l'organisation et la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, la révision, la déclaration et la mise à jour</u> <u>12 ETP en 2023 pour la préparation des actes délégués et des actes d'exécution, l'organisation et la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, la révision, la déclaration et la mise à jour</u> <u>11 ETP en 2024-2025 pour le suivi des actes délégués et des actes d'exécution, l'organisation et la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, l'examen, la déclaration et la mise à jour</u> <u>6.5 ETP en 2026-2028 pour le suivi des actes délégués et des actes d'exécution, l'organisation et la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, l'examen, la déclaration et la mise à jour</u></p>
<p><b>○ Personnel externe</b> <u>1 ETP en 2022-2023 pour le soutien à la préparation des actes délégués et des actes d'exécution, à l'organisation et à la supervision de la surveillance du marché pour les émissions, à la révision, à la déclaration et à la mise à jour</u></p>

**Hors RUBRIQUE 7** du cadre financier pluriannuel

Seulement postes financés à charge du budget de la recherche

Personnel externe

## 10.2. Autres dépenses administratives

*Détailler par ligne budgétaire la méthode de calcul utilisée,  
en particulier les hypothèses sous-jacentes (par exemple nombre de réunions par an, coûts moyens, etc.)*

**RUBRIQUE 7** du cadre financier pluriannuel

Environ 12 missions dans les États membres en 2022-2028

Environ 3 jours de réunion par an sur la période 2022-2024 (réunions du TCMV et du Forum)

**Hors RUBRIQUE 7** du cadre financier pluriannuel