



## COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, le 16.8.2023  
C(2023) 5655 final*

*M. Jean-François RAPIN  
Président de la commission  
des affaires européennes du Sénat  
Palais du Luxembourg  
15, rue de Vaugirard  
F – 75291 PARIS*

*cc. M. Gérard LARCHER  
Président du Sénat  
Palais du Luxembourg  
15, rue de Vaugirard  
F – 75291 PARIS*

*Monsieur le Président,*

*La Commission tient à remercier le Sénat pour son avis concernant la 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 {COM(2022) 586 final}.*

*Cette proposition joue un rôle essentiel dans la réalisation de l'ambition de l'UE consistant à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement et à parvenir à une pollution zéro pour un environnement exempt de substances toxiques, deux objectifs clés du pacte vert pour l'Europe<sup>1</sup>. Le plan d'action «zéro pollution»<sup>2</sup> comprend un engagement relatif à l'établissement de normes plus strictes en matière d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules à moteur à combustion qui resteront sur les routes de l'UE pendant plus d'une décennie après 2035.*

*La Commission a analysé l'avis du Sénat avec soin. Elle prend note des observations du Sénat quant à la nécessité d'un règlement équilibré tenant compte des incidences potentielles sur l'avenir de l'industrie automobile et sur le caractère abordable des véhicules ainsi que des conséquences économiques et sociales. Elle prend également note des questions spécifiques soulevées par le Sénat concernant les limites d'émission applicables aux véhicules légers et aux véhicules lourds, les émissions provenant des pneumatiques et des freins, la mesure des émissions en conditions de conduite réelles (en particulier extrêmes) et le calendrier proposé.*

---

<sup>1</sup> [COM\(2019\) 640 final](#).

<sup>2</sup> [COM\(2021\) 400 final](#).

*La Commission se réjouit d'avoir la possibilité d'apporter un certain nombre de précisions concernant la proposition et espère que celles-ci apaiseront les craintes du Sénat.*

*La Commission se félicite du soutien général exprimé par le Sénat en faveur d'une réglementation plus stricte des émissions de gaz d'échappement des véhicules lourds et de l'introduction de limites d'émission pour les freins et les pneumatiques, qui deviendront à l'avenir la principale source de particules liées au transport.*

*La Commission tient à assurer au Sénat qu'elle a soigneusement évalué les incidences potentielles de la proposition sur l'industrie automobile de l'UE et sur le caractère abordable des véhicules à moteur pour les citoyens. La proposition a été conçue de manière à trouver un bon équilibre entre la réduction des émissions, destinée à améliorer la qualité de l'air, et la limitation des investissements nécessaires, l'accent étant placé sur des solutions présentant un bon rapport coût-efficacité et déjà disponibles. La Commission est déterminée à maintenir la compétitivité de l'industrie et a pour objectif de placer l'UE dans une position de tête pour ce qui est de la production de véhicules propres sans faire peser une charge disproportionnée sur les constructeurs automobiles ni porter atteinte à l'offre de véhicules de plus petite taille.*

*La Commission accorde également une grande attention au caractère abordable des véhicules à moteur et tient à souligner que les objectifs de la proposition peuvent être atteints au moyen des technologies existantes. Elle croit comprendre que les chiffres avancés par l'industrie automobile concernant les incidences de la norme Euro 7 qui font apparaître des coûts élevés sont influencés par des hypothèses selon lesquelles il faudrait se conformer rapidement à cette norme dans toutes les conditions d'utilisation possibles. Elle tient toutefois à rassurer le Sénat sur le fait que la proposition Euro 7 n'exige rien de tel, les conditions de conduite extrêmes ou la conduite biaisée n'entrant pas dans le champ d'application des essais d'émissions.*

*En ce qui concerne les véhicules électriques, l'incidence sur les coûts devrait être encore plus négligeable, étant donné que les exigences sont fixées au niveau des performances moyennes des véhicules actuellement sur le marché et que le seul autre élément susceptible d'entraîner des coûts supplémentaires limités est le moniteur de batterie utilisé à des fins de durabilité de la batterie, qui existe déjà dans de nombreux véhicules.*

*La norme Euro 7 est nécessaire pour lutter contre la pollution atmosphérique, en particulier dans les villes où le transport routier est la principale source de ce type de pollution. En outre, compte tenu du vieillissement du parc automobile dans l'UE (l'âge moyen des voitures était de 11,8 ans en 2021), des véhicules à moteur à combustion interne circuleront encore sur les routes de l'UE après 2035. Des exigences de performance appliquées pendant une période plus longue seraient essentielles pour améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble de l'UE.*

*En ce qui concerne les essais d'émissions en conditions de conduite réelles, la proposition ne prévoit pas de conditions d'essai extrêmes, mais vise à modifier les méthodes d'essai afin de les rapprocher de l'utilisation du véhicule en conditions de conduite réelles.*

*Le calendrier fixé pour la mise en œuvre tient compte du fait que la proposition Euro 7 repose sur des technologies déjà disponibles sur le marché. Néanmoins, il dépendra aussi de l'issue du processus de négociation interinstitutionnel. Les travaux techniques ont déjà débuté avec le groupe d'experts sur les normes d'émission des véhicules, l'objectif étant de disposer en temps utile de toutes les règles de mise en œuvre nécessaires.*

*Les observations formulées ci-dessus sont fondées sur la proposition initiale présentée par la Commission, qui est actuellement soumise à la procédure législative ordinaire associant le Parlement européen et le Conseil.*

*L'avis du Sénat a été communiqué aux représentants de la Commission dans les négociations en cours des colégislateurs et servira à éclairer ces débats.*

*En espérant que ces précisions répondront aux questions soulevées par le Sénat, la Commission se réjouit, par avance, de la poursuite du dialogue politique.*

*Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.*

*Ylva JOHANSSON  
Membre de la Commission*

