



**Bruxelles, le 19 février 2016  
(OR. fr)**

**6035/1/16  
REV 1**

**ENV 63  
ENT 28  
MI 76  
TRANS 41**

**NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
Objet:	Émissions des véhicules en conditions réelles de conduites (RDE) – Informations communiquées par la Commission à la demande de la délégation française

---

Les délégations trouveront en annexe une note de la délégation française, demandant des informations à la Commission concernant la question visée en objet, qui sera traitée sous le point "Divers" lors de la session du Conseil (Environnement) du 4 mars 2016.

**Émissions des véhicules en conditions réelles de conduites (RDE)**

**- Informations communiquées par la Commission à la demande de la délégation française -**

Les paramètres du test sur les émissions des véhicules en conditions réelles de conduite (RDE) relatif aux émissions d'oxydes d'azote (NOx) ont fait l'objet d'une adoption par les experts en comité technique des véhicules à moteur (TCMV) du 28 octobre 2015. Le Parlement européen a décidé de ne pas s'opposer à cette décision, très controversée, lors de sa session plénière du 3 février 2016. Le dossier est inscrit en point "A" du Conseil du 12 février 2016.

Les négociations se poursuivent sur la révision du règlement EURO 5/6 relatif aux émissions de polluants atmosphériques des véhicules à moteurs. Ce règlement établit notamment le processus de décision pour l'établissement et la révision de la procédure de test des émissions des véhicules en condition réelle de conduite (RDE).

Le Conseil environnement du 4 mars 2016 se tient à un moment clé, à double titre. En effet:

- d'une part, les négociations vont reprendre en trilogues sur la révision du règlement EURO 5/6. Ce texte constitue une opportunité pour définir le processus et l'ambition de ces tests en conditions réelles de conduite,
- d'autre part, la Commission s'apprête à proposer un dispositif sur le RDE particules: il est important de garantir un processus de décision adapté pour ce nouveau test.

Aussi, il paraît opportun que les ministres puissent échanger lors de ce Conseil sur ce sujet. Un tel point divers permettrait en effet de confirmer l'engagement de l'Union européenne en faveur de la réduction des émissions atmosphériques des véhicules.

Dans le cadre de la révision du règlement EURO 5/6, il conviendra d'adapter les procédures au Traité de Lisbonne. A cet effet, la France souhaite que ces tests en conditions réelles de conduite, qui doivent garantir l'ambition environnementale générale du dispositif, soient encadrés via la procédure législative ordinaire. C'est un enjeu majeur des négociations en trilogues sur la révision du règlement EURO 5/6.

S'agissant du dispositif sur le RDE particules, la Commission européenne envisage de proposer aux experts des États membres, lors d'un comité technique des véhicules à moteur (TCMV) en mars 2016, d'examiner une nouvelle proposition. Elle compléterait le test «RDE», pour ce qui concerne les émissions de particules (RDE/particules), en application du règlement EURO 5/6 en vigueur et donc dans le cadre de la comitologie (PRAC, processus identique à celui utilisé pour la mise en place du test RDE sur les oxydes d'azotes).

Compte tenu des éléments mentionnés ci-dessus, les autorités françaises souhaitent que les ministres puissent échanger lors du Conseil Environnement du 4 mars 2016 sur les modalités d'adoption des tests «RDE» pour ce qui concerne les émissions de particules.

---

---