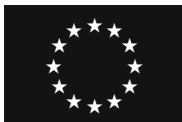


# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

*Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire*

PROVISOIRE  
2005/0282(COD)

5.5.2006

**\*\*\*I**

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE  
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Matthias Groote

Rapporteuse pour avis (\*): Anja Weisgerber

(\*): Coopération renforcée entre les commissions - Article 47 du règlement

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	32



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0007/2006),
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, de la commission des transports et du tourisme, ainsi que de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A6-0000/2006),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

### Amendement 1 Considérant 4

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication . Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air . L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions *des*

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions

<sup>1</sup> Non encore publiée au JO.

**véhicules** sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Europe en matière de qualité de l'air.

**provenant du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres) et des entreprises (industrie de transformation des matières premières)** sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Europe en matière de qualité de l'air. **La réduction des émissions des véhicules doit être abordée dans le cadre d'une stratégie globale.**

#### *Justification*

*Pour ce qui est de la stratégie thématique concernant la pollution de l'air, il ne faut pas oublier qu'outre le secteur des véhicules, il y a également d'autres secteurs dans lesquels les émissions doivent être réduites de façon considérable.*

#### Amendement 2 Considérant 5

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air **et** de réduction des frais de santé.

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé **ainsi que des années de vie gagnées.**

#### *Justification*

*Il ne s'agit pas ici simplement de réduire les frais de santé; il s'agit aussi des années de vie gagnées. L'estimation d'impact de la Commission parle de 20 500 vies gagnées en 2020.*

#### Amendement 3 Considérant 6

(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de

*(Ne concerne pas la version française.)*

diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

Amendement 4  
Considérant 7

(7) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions et, **le cas échéant**, adapter le présent règlement à cette évolution.

(7) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions et, **si le texte du règlement l'exige**, adapter le présent règlement à cette évolution.

*Justification*

*Tout ne devrait pas être réglé par comitologie, et nous devrions nous assurer que les lignes principales sont adoptées par codécision.*

Amendement 5  
Considérant 8

(8) La Commission devrait passer sous revue **et, au besoin réguler**, les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes anti-pollution des gaz d'échappement. **Il s'agirait notamment de passer sous revue les avantages du passage d'une régulation des émissions des hydrocarbures totaux à un système fondé sur le méthane (CH<sub>4</sub>) et les autres hydrocarbures.**

(8) La Commission devrait passer sous revue les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes anti-pollution des gaz d'échappement, **et au besoin, présenter une proposition au Conseil et au Parlement européen afin de les réguler.**

*Justification*

*Des valeurs limites séparées doivent désormais être observées. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) ne peuvent pas respecter ces valeurs.*

Amendement 6  
Considérant 8 bis (nouveau)

***(8 bis) Afin de ne pas faire disparaître du marché les véhicules fonctionnant au gaz naturel, qui représentent un progrès en ce qui concerne le faible taux d'émission d'oxyde d'azote et de particules, et de soutenir en même temps les progrès des véhicules à essence, des valeurs limites séparées sont mises en place par le présent règlement pour la masse globale des hydrocarbures et la masse des hydrocarbures non méthaniques.***

*Justification*

*Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) contribuent de façon considérable à réduire les émissions d'oxyde d'azote et de particules. Leurs émissions sont nettement inférieures à celles de véhicules comparables fonctionnant à l'essence et ne doivent par conséquent pas être éliminés du marché par des valeurs limites ne pouvant pas être respectées d'un point de vue technique.*

Amendement 7  
Considérant 9

(9) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines, la Commission devrait aussi envisager ***d'adopter une démarche fondée sur le nombre concernant les émissions de particules***, en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie.

(9) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines (***PM 2,5 et moins***), la Commission devrait aussi envisager ***de fixer le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la deuxième étape (Euro 6)***, en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie, ***un nombre de particules basé sur les résultats du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE), et dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.***

*Justification*

*La mise en place de valeurs limites pour le nombre de particules permet de s'assurer que les particules ultrafines, particulièrement nocives pour la santé, sont désormais également couvertes par les méthodes de mesure. La réduction de la masse des particules n'est pas*



*encore possible du point de vue technique, mais la mise en place d'une méthode qui mesure le nombre de particules garantit aussi que les particules ultrafines sont limitées.*

Amendement 8  
Considérant 10

(10) Pour obtenir une plus grande *répétabilité* des mesures de la masse **des émissions** de particules en laboratoire, la Commission devrait introduire **un nouveau protocole d'essai. Dès que le programme de recherche pertinent sera été achevé, le remplacement de la procédure de mesure actuelle par la nouvelle méthode sera envisagé.** Quand la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition seront recalibrées, la nouvelle technique enregistrant un niveau plus faible de masse que la méthode actuelle.

(10) Pour obtenir une plus grande *reproductibilité* des mesures de la masse **et du nombre** de particules en laboratoire, la Commission devrait introduire **une nouvelle méthode de mesure le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la deuxième étape (Euro 6), sur la base des résultats du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE).** Quand la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition seront recalibrées, la nouvelle technique enregistrant un niveau plus faible de masse que la méthode actuelle.

*Justification*

*La mise en place de valeurs limites pour le nombre de particules permet de s'assurer que les particules ultrafines, particulièrement nocives pour la santé, sont désormais également couvertes par les méthodes de mesure. La réduction de la masse des particules n'est pas encore possible du point de vue technique, mais la mise en place d'une méthode de mesure qui mesure le nombre de particules garantit aussi que les particules ultrafines sont limitées.*

Amendement 9  
Considérant 13 bis (nouveau)

**(13 bis) Dans sa proposition relative à la prochaine étape des normes antipollution (Euro 7), la Commission devrait envisager de mettre en place, en plus des règles concernant les émissions traditionnelles, des valeurs limites pour les émissions de CO<sub>2</sub>. Dans ce sens, les carburants alternatifs tels que les biocarburants doivent être particulièrement soutenus,**

**étant donné qu'en raison de leur bilan CO2 positif, ils produisent peu d'émissions de CO2.**

*Justification*

*Dans le sens de la poursuite du processus entamé par le groupe de haut niveau CARS 21, consistant à délivrer un message clair à l'industrie automobile dans le cadre de la législation, et dans le sens d'une limitation de toutes les émissions pertinentes pour l'environnement produites par les véhicules par combustion, les émissions de CO2 aussi devraient à l'avenir être limitées par ce règlement.*

*Les biocarburants doivent être encore davantage propagés; ils représentent une option défendable à la fois du point de vue économique et du point de vue écologique pour des véhicules propres sur les routes d'Europe.*

Amendement 10

Considérant 13 ter (nouveau)

***(13 ter) Afin d'obtenir des résultats allant dans le sens d'un environnement propre, la Commission devrait envisager, en plus des normes antipollution, de mettre en place des réglementations dans d'autres domaines, tels que celui de l'efficacité énergétique dans le secteur automobile.***

*Justification*

*Pour s'attaquer aux racines du problème, il ne faut pas se contenter de réglementer les émissions, mais il faut aussi se pencher sur l'efficacité énergétique des véhicules. D'après l'exemple des véhicules intelligents, il faut œuvrer à une solution informatisée permettant de réduire la consommation des véhicules.*

Amendement 11

Considérant 13 quater (nouveau)

***(13 quater) Dans sa proposition relative à la prochaine étape des normes antipollution (Euro 7), la Commission devrait vérifier si les sous-classifications des différentes catégories de véhicules en groupes sont encore nécessaires.***

*Justification*

*Cela représenterait une nouvelle simplification possible du règlement.*

Amendement 12

Considérant 16 bis (nouveau)

***(16 bis) Afin de supprimer une ambiguïté dans la législation, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules<sup>1</sup> doit être modifiée afin de couvrir tous les véhicules lourds et qu'il soit clair que le présent règlement s'applique aux véhicules légers.***

---

<sup>1</sup> JO L 275 du 20.10.2005, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive de la Commission 2005/78/CE (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1).

*Justification*

*Afin de mieux légiférer, il est important que le champ d'application soit clairement défini. Jusqu'à présent, les véhicules à essence lourds entraient dans le champ d'application de la directive 70/220/CE. Même s'il s'agit d'un cas hypothétique, puisqu'il y a peu de véhicules lourds à essence, il convient pour des raisons de clarté de dissiper ce malentendu.*

Amendement 13

Considérant 17 bis (nouveau)

***(17 bis) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, la dérogation qui permettait aux véhicules de la catégorie***

***M<sub>1</sub> d'un poids supérieur à 2 500 kg d'être réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, devrait être maintenue dans l'Euro 5 pour les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques. Cette dérogation devrait cesser lors de l'entrée en vigueur de l'Euro 6.***

*Justification*

*Les véhicules familiaux n'entrant pas dans la catégorie tout terrain, conçus pour plus de six occupants en plus du conducteur ou les véhicules destinés à des fins de sauvetage, de secours ou de dépannage, au transport des personnes handicapées ou pour assurer des services publics, devraient avoir la possibilité jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Euro 6 d'être encore réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III.*

Amendement 14  
Considérant 18

(18) Il conviendrait d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre ou la modification du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

(18) Il conviendrait d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre ou la modification du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, ***dans la mesure où ceci est indiqué dans les articles correspondants.***

*Justification*

*Tout ne devrait pas être réglé par comitologie, et nous devrions nous assurer que les lignes principales sont adoptées par codécision.*

Amendement 15  
Considérant 19

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur, ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur ***et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation des véhicules pour les***

exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, visé dans l'article précité, ce règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

***réparateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les ateliers de réparation officiels***, ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, visé dans l'article précité, ce règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

#### *Justification*

*L'accès aux informations sur la réparation des véhicules est nécessaire pour la libre circulation des véhicules dans le marché intérieur. Il faut donc garantir aux réparateurs indépendants la possibilité d'offrir des services de maintenance et d'autres services, afin de garantir le fonctionnement de véhicules non polluants.*

#### Amendement 16 Article 1, alinéa 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les ***convertisseurs catalytiques*** de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme ***les dispositifs anti-pollution*** de rechange, au regard de leurs émissions.

#### *Justification*

*Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

#### Amendement 17 Article 2

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur ***équipés***:

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur ***des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE] ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 3 500 kg ou une masse de***

*référence ne dépassant pas 2 610 kg.*

*a) de moteurs à allumage commandé;*

*b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M1 et N1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE]; et*

*c) de moteurs à allumage par compression des catégories M1 et N1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE].*

2. À la demande du constructeur, *le* présent règlement *peut aussi s'appliquer aux véhicules à moteur équipés de moteurs à allumage par compression* des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE], ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

2. À la demande du constructeur, *la réception accordée au titre du* présent règlement *aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub> peut être étendue aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>,* définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE], ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

#### *Justification*

*Pour éviter toute confusion, il devrait y avoir une séparation claire entre le règlement pour les véhicules utilitaires légers et celui pour les véhicules lourds. Il est par conséquent nécessaire de modifier le champ d'application. Le nouveau champ d'application est neutre du point de vue de la technologie puisqu'il ne fait aucune référence à des moteurs et des carburants. La modification du champ d'application du règlement est liée à l'amendement modifiant le champ d'application de la directive 2005/55/CE, qui à l'avenir devrait couvrir tous les véhicules lourds.*

#### Amendement 18

Article 3, point 1 bis (nouveau)

*(1 bis) "véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques" signifie soit des véhicules familiaux n'entrant pas dans la catégorie tout terrain, conçus pour plus de six occupants en plus du conducteur, ou des véhicules destinés à des fins de sauvetage, de secours ou de dépannage, au transport des personnes handicapées ou pour assurer des services*

**publics;**

*Justification*

*Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, la dérogation qui permettait aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> d'un poids supérieur à 2 500 kg d'être réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, devrait être maintenue dans l'Euro 5 pour les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques. Cette dérogation devrait cesser lors de l'entrée en vigueur de l'Euro 6.*

Amendement 19  
Article 3, point 11

(11) « **convertisseur catalytique** d'origine » signifie **un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques couverts** par la réception accordée pour le véhicule;

(11) « **dispositif anti-pollution** d'origine » signifie **un dispositif anti-pollution ou une combinaison de dispositifs anti-pollution couverts** par la réception accordée pour le véhicule;

*Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

Amendement 20  
Article 3, point 12

(12) « **convertisseur catalytique** de rechange » signifie **un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques destiné** à remplacer un **convertisseur catalytique** d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive [XXXX/XX/CE];

(12) « **dispositif anti-pollution** de rechange » signifie **un dispositif anti-pollution ou une combinaison de dispositifs anti-pollution destinés** à remplacer un **dispositif anti-pollution** d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive [XXXX/XX/CE];

*Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les*

*autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

Amendement 21  
Article 3, point 13

(13) « information sur la réparation des véhicules » signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

(13) « information sur la réparation des véhicules » signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, ***l'insertion de pièces et de dispositifs***, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

Amendement 22  
Article 3, point 14

(14) « opérateur indépendant » signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants d'équipements ou d'outils de réparation, des distributeurs de pièces détachées, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et des opérateurs proposant une formation pour les réparateurs.

(14) « opérateur indépendant » signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ***et des distributeurs indépendants*** d'équipements ou d'outils de réparation, des distributeurs de pièces détachées, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et des opérateurs proposant une formation pour les réparateurs.

Amendement 23  
Article 4, paragraphe 2



2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de **160 000 km**.

2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de **200 000 km**.

#### *Justification*

*Il convient de garantir que les véhicules anciens disposent eux aussi de dispositifs anti-pollution qui fonctionnent encore.*

#### Amendement 24

##### Article 5, paragraphe 4, point (i)

i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants.

*(Ne concerne pas la version française.)*

#### Amendement 25

##### Article 5, paragraphe 5

5. La Commission passe sous revue les polluants soumis aux exigences et essais visés au paragraphe 4 ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions et **adopte les mesures nécessaires** si elle constate que les procédures ou essais ne sont plus adéquats **ou** ne reflètent plus les émissions mondiales effectives.

5. La Commission passe sous revue les polluants soumis aux exigences et essais visés au paragraphe 4 ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions et **propose au Conseil et au Parlement les modifications nécessaires** si elle constate que les procédures ou essais ne sont plus adéquats, ne reflètent plus les émissions mondiales effectives **ou s'il convient de contrôler d'autres émissions polluantes**.

#### *Justification*

*La question de la révision des cycles d'essai et de la mise en place de valeurs limites pour d'autres polluants devrait être réglée dans le cadre de la codécision.*

Amendement 26  
Article 5, paragraphe 6

6. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 à 5.

6. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 à **4. Les mesures d'exécution doivent être disponibles au plus tard [six mois après l'entrée en vigueur du règlement].**

*Justification*

*Les constructeurs automobiles ont besoin des détails techniques des mesures d'exécution. Il ne doit donc pas s'écouler plus de six mois jusqu'à ce que les nouvelles valeurs limites puissent être mises en œuvre.*

Amendement 27  
Article 6, paragraphe 1

1. Les constructeurs fournissent un accès normalisé et sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

1. Les constructeurs fournissent un accès normalisé et sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels. ***Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées conformément aux exigences techniques de la norme OASIS. Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et ateliers de réparation officiels.***

*Justification*

*La norme OASIS, mise au point en 2003 en coopération avec les différentes industries, sous les auspices de la Commission, permet dans la pratique un accès simplifié et efficace aux informations sur la réparation des véhicules. Dans le règlement (CE) 1400/2002 aussi, les documents de formation sont demandés. Afin que ces documents continuent à être fournis,*

*une référence devrait expressément figurer dans le règlement.*

Amendement 28  
Article 6, paragraphe 4

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien **du système d'information**.

Amendement 29  
Article 6, paragraphe 5

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent **des** informations **sur la réparation des véhicules** sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent **les** informations **pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués** sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

*Justification*

*Les informations sur la réparation des véhicules ne sont pas la même chose que les informations sur les systèmes de diagnostic embarqués. Pour rétablir le sens de ce paragraphe, il convient de faire expressément référence aux informations sur les systèmes de diagnostic embarqués.*

Amendement 30  
Article 8

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules **et sur les systèmes de diagnostic**

véhicules.

*embarqués.*

*Justification*

*Cf. la justification de l'amendement relatif à l'article 6, paragraphe 5.*

Amendement 31

Article 9, paragraphes 2 et 3

2. Avec effet à partir de **[18 mois et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur]**, et **[30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]** dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

3. Avec effet à partir de **[36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]** et **[48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]** dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

2. Avec effet à partir **du 1<sup>er</sup> juin 2009, sauf pour les véhicules de la catégorie M ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 2 500 kg et conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques**, et **à partir du 1<sup>er</sup> juin 2010** dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, **et dans celui des véhicules de la catégorie M susmentionnés**, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, **notamment aux annexes, à l'exception des valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I.**

3. Avec effet à partir **du 1<sup>er</sup> juin 2010, sauf pour les véhicules de la catégorie M ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 2 500 kg et conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques**, et **à partir du 1<sup>er</sup> juin 2011** dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, **et dans celui des véhicules de la catégorie M susmentionnés**, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, **notamment aux annexes, à l'exception des valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I**, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive

[XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

### *Justification*

*Au cours des discussions préparatoires, il est apparu manifeste que d'autres réductions des valeurs limites étaient nécessaires et également réalisables d'un point de vue technique. Le rapporteur propose par conséquent de franchir une étape supplémentaire et de mettre en place dans le règlement, parallèlement à l'Euro 5, une norme Euro 6, avec d'autres valeurs limites, encore plus basses. Des objectifs à long terme en matière de réduction des émissions seraient ainsi fixés, signifiant pour la recherche et le développement dans le domaine des systèmes anti-pollution des automobiles une sécurité en matière de planification et d'investissements, et donc également pour les constructeurs. Entre la réception par type des nouveaux véhicules et les nouveaux véhicules, il ne devrait s'écouler qu'un an, tout comme pour la norme Euro précédente.*

### Amendement 32

Article 9, paragraphe 3 bis et ter (nouveau)

***3 bis. Avec effet à partir du 1<sup>er</sup> juin 2004, et du 1<sup>er</sup> juin 2005 dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, notamment aux annexes, y compris les valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I.***

***3 ter. Avec effet à partir du 1<sup>er</sup> juin 2015, et du 1<sup>er</sup> juin 2016 dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, notamment aux annexes, y compris les valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I, que les certificats de***

**conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.**

*Justification*

*La norme Euro 5 doit entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2009, et la norme Euro 6 cinq ans plus tard, donc au 1<sup>er</sup> juin 2014. Entre la réception par type des nouveaux véhicules et les nouveaux véhicules, il ne devrait s'écouler qu'un an, tout comme pour la norme Euro précédente.*

Amendement 33  
Article 10

1. Pour les **convertisseurs catalytiques de rechange** neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des **convertisseurs catalytiques de rechange** dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.

1. Pour les **dispositifs anti-pollution** neufs, destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des **dispositifs anti-pollution** dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.

*Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

Amendement 34  
Article 11, paragraphe 1, alinéas 2 et 3

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au présent règlement et à ses mesures d'exécution en avance sur les dates visées à l'article 9, **paragraphe 3**.

Elles prennent fin aux dates visées à **l'article 9, paragraphe 3**.

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au présent règlement et à ses mesures d'exécution en avance sur les dates visées à l'article 9.

Elles prennent fin aux dates visées à:

**a) l'article 9, paragraphe 3, en ce qui concerne les incitations au respect des valeurs limites fixées au tableau 1 de l'annexe I.**

**b) l'article 9, paragraphe 3 ter, en ce qui concerne les incitations au respect des valeurs limites fixées au tableau 1 bis de l'annexe I.**

*Justification*

*Cette modification est liée à la mise en place d'une approche en deux étapes. Les incitations pour les véhicules respectant les valeurs limites Euro 5 devraient cesser au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6.*

Amendement 35  
Article 13

**1. Dans un délai [allant jusqu'à 6 mois après l'entrée en vigueur], la Commission examine la nécessité de redéfinir la valeur limite d'émission des hydrocarbures visée à l'annexe I, pour considérer les émissions de méthane et les émissions des autres hydrocarbures séparément.**

**2. L'inclusion des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone est aussi étudiée.**

**3. Au besoin, la Commission peut prendre les mesures suivantes au regard des**

**1. La Commission étudie la possibilité d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone.**

**Au besoin, la Commission présente une proposition au Parlement européen et au**

*paragraphes 1 et 2 :*

*a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins du recalibrage des valeurs limites pour les hydrocarbures visées à l'annexe I du règlement;*

*b) adoption conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], de mesures destinées à tester, prendre en compte ou limiter les émissions de méthane.*

4. Après achèvement du Programme de mesure des particules mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission prend les mesures suivantes:

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption, conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], d'une procédure de mesure révisée pour les particules et une valeur limite pour le nombre de particules.

*Conseil, comprenant des mesures destinées à tester, prendre en compte ou limiter les émissions de méthane.*

2. Après achèvement du Programme de mesure des particules mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, ***et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6***, la Commission prend les mesures suivantes ***sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne l'environnement.***

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption, conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], d'une procédure de mesure révisée pour les particules et une valeur limite pour le nombre de particules.

#### *Justification*

*Ces modifications sont liées aux amendements précédents, afin d'essayer de maintenir une approche équilibrée en ce qui concerne ce qui devrait être réglé dans le cadre de la comitologie et ce qui devrait l'être dans le cadre de la procédure de codécision.*



Amendement 36  
Article 14

**La** Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], modifier le présent règlement en application de [l'article 36, paragraphes 2, 3 et 4] de la directive.

**Quand il est fait référence à cet article, la** Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], modifier le présent règlement en application de [l'article 36, paragraphes 2, 3 et 4] de la directive.

Amendement 37  
Article 15 bis (nouveau)

*Article 15 bis*

*Modifications de la directive 2005/55/CE*

**La directive 2005/55/CE est modifiée comme suit:**

**(1) le titre est remplacé par le suivant:**

**"Directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant la réception des véhicules utilitaires lourds au regard de leurs émissions (Euro IV et V)";**

**(2) l'article 1 est remplacé par le suivant:**

**"Aux fins de la présente directive, les définitions suivantes s'appliquent:**

**(a) "véhicule" signifie tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 de la directive 70/156/CEE, à l'exception des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub>, ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 3 500 kg ou une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg;**

**(b) "moteur" signifie la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 3 de la directive [XXXX/XX/CE];**

**(c) "véhicule plus respectueux de l'environnement (EEV)" signifie un**

*véhicule propulsé par un moteur qui respecte les valeurs limites d'émissions à caractère facultatif indiquées à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I";*

*(3) La section 1 de l'annexe I est remplacée par le texte suivant:*

**"1. CHAMP D'APPLICATION**

*La présente directive s'applique au contrôle des gaz polluants et particules polluantes, de la durée des équipements antipollution, de la conformité des véhicules/moteurs en circulation ainsi que des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) de tous les véhicules à moteur, et aux moteurs définis à l'article premier, à l'exception des moteurs des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et M<sub>2</sub> pour lesquels la réception a été accordée au titre du [règlement XXXX/XXXX/CE = présent règlement]".*

*Si d'autres amendements sont nécessaires pour refléter les modifications ci-dessus, la directive 2005/55/CE et ses mesures d'exécution sont amendées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE].*

*Justification*

*La modification relative au champ d'application de la directive 2005/55/CE est liée à la modification du champ d'application du présent règlement. L'idée est que le présent règlement couvre toutes les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, et la directive 2005/55/CE tous les véhicules lourds, indépendamment du carburant utilisé.*

Amendement 38

Article 16

**Article 16**

**supprimé**

**À l'article 1er de la directive 72/306/CEE,  
l'alinéa suivant est ajouté:**

**« Néanmoins, la présente directive ne  
s'applique pas aux véhicules visés à**

***l'article 2 du [présent règlement]. »***

*Justification*

*Cet amendement est lié aux modifications relatives au champ d'application du règlement et de la directive 2005/55/CE.*

Amendement 39  
Article 17, paragraphe 1

1. Les directives 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

1. Les directives 70/220/CEE, **72/306/CEE**, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

*Justification*

*Cet amendement est lié aux modifications relatives au champ d'application de la directive 2005/55/CE.*

Amendement 40  
Article 18, paragraphe 2

2. Le présent règlement s'applique à partir de [18 mois et un jour après l'entrée en vigueur], sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11.

2. Le présent règlement s'applique à partir de [18 mois et un jour après l'entrée en vigueur], sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11, **qui s'appliquent à partir de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].**

*Justification*

*À des fins de clarification.*

Amendement 41  
Article 18, paragraphe 3

**3. Si l'adoption des modifications ou des mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 13, paragraphes 1 et 3, est retardée au-delà de [6 mois après la date d'entrée en vigueur**

**supprimé**

*du présent règlement], les dates visées à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont remplacées par les dates indiquées dans les modifications ou les mesures d'exécution.*

Amendement 42  
Annexe I, tableau 1

Texte proposé par la Commission

**Tableau 1: Limites d'émission Euro 5**

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites											
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures <sup>(1)</sup> (HC)		Masse d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HC + NO <sub>x</sub> )		Masse de particules (PM)		Nombre de particules <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M	—	Tous	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5,0	5,0		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie *ultérieurement*.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

## Amendements du Parlement

**Tableau 1: Limites d'émission Euro 5**

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse <i>des hydrocarbures totaux (THC)</i>		Masse <i>des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)</i>		Masse d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )		Masse combinée <i>des hydrocarbures totaux et des oxydes d'azote (THC + NO<sub>x</sub>)</i>		Masse de particules (PM)		Nombre de particules <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M <sup>(3)</sup>	—	Tous	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	<b>180</b>	—	<b>230</b>	5,0	5,0		
N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	<b>180</b>	—	<b>230</b>	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	75	<b>240</b>	—	<b>300</b>	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	82	<b>290</b>	—	<b>360</b>	5,0	5,0		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie *dès que possible et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'Euro 6*.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

(3) *À l'exception des véhicules ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 2 500 kg et conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques.*

(4) *Y compris les véhicules visés à la note de bas de page n° 3.*

### *Justification*

*Voir exposé des motifs*

Amendement 43  
Annexe I, tableau 1 bis (nouveau)

Amendements du Parlement

**Tableau 1 bis: Limites d'émission Euro 6**

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse des hydrocarbures totaux (THC)		Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)		Masse d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )		Masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote (HC + NO <sub>x</sub> )		Masse de particules (PM)		Nombre de particules <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Catégorie	Class e		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI
M	—	Tous	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5,0	5,0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5,0	5,0		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie à ce stade.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

*Justification*

*Voir exposé des motifs.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Introduction

De par la combustion de carburants tels que l'essence, le diesel et le gaz, produits à partir de sources d'énergie fossile telles que le pétrole et le gaz naturel, des émissions, nuisibles pour la santé de même que pour la flore et la faune, sont rejetées et contribuent au réchauffement de l'atmosphère.

Des véhicules propres contribuent de façon considérable à améliorer la qualité de l'air en Europe, ce qui est étroitement lié à l'âge moyen du parc automobile européen. En effet, lorsque l'âge moyen des véhicules baisse, la part des véhicules émettant moins de gaz d'échappement nuisibles pour la santé et l'environnement augmente.

### La proposition de la Commission

Dans le cadre du sixième programme d'action pour l'environnement et du programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE) qui a suivi, la Commission a présenté en septembre dernier une proposition relative à une stratégie thématique sur la qualité de l'air. La proposition Euro 5 de la Commission, présentée le 21 décembre 2005, constitue l'une des mesures visant à améliorer la qualité de l'air.

La proposition de la Commission prévoit la mise en place de prescriptions techniques harmonisées pour les véhicules légers en vue de garantir le fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement. Des valeurs limites sont fixées pour les émissions nocives de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM). Pour garantir le fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement, la proposition de la Commission contient également des mesures relatives à l'accès aux informations sur la réparation des véhicules.

Dans le sens d'une meilleure réglementation, la prochaine norme EURO doit être un règlement regroupant tous les textes juridiques antérieurs pertinents et les abrogeant (Directive 70/220/CEE et ses nombreuses modifications). Parallèlement à la proposition de règlement à l'examen ("règlement politique"), un "règlement technique" fixant les spécifications techniques mettant en œuvre les dispositions fondamentales est élaboré conformément à l'approche à deux niveaux.

### Approche du rapporteur

- Dans la proposition de la Commission, le champ d'application repose sur les différentes technologies en matière de moteurs. Afin d'obtenir un texte plus clair et plus simple, le rapporteur propose de se baser désormais sur les catégories de véhicules. Par ailleurs, la législation différenciée entre véhicules légers et véhicules



lourds est clarifiée par la modification de la directive 2005/55/CE.

- Le rapporteur regrette que la proposition de la Commission ne soit pas plus ambitieuse. Au cours des discussions préparatoires, il est apparu manifeste que d'autres réductions des valeurs limites étaient nécessaires et également réalisables d'un point de vue technique. Le rapporteur propose par conséquent de franchir une étape supplémentaire et de mettre en place dans le règlement, parallèlement à l'Euro 5, une norme Euro 6, avec d'autres valeurs limites, encore plus basses. Des objectifs à long terme en matière de réduction des émissions seraient ainsi fixés, signifiant pour la recherche et le développement dans le domaine des systèmes anti-pollution des automobiles une sécurité en matière de planification et d'investissements, et donc également pour les constructeurs.  
La norme Euro 5 doit entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2009, et la norme Euro 6 cinq ans plus tard, donc au 1<sup>er</sup> juin 2014.
- Il existe un consensus sur le fait que les valeurs limites fixées pour les oxydes d'azote dans la proposition de la Commission n'étaient pas assez ambitieuses. Les oxydes d'azote sont entre autres responsables des pluies acides, de l'eutrophisation ainsi que de la présence d'ozone au niveau du sol, laquelle peut représenter un sérieux danger pour l'homme (irritation et lésion des organes respiratoires). Ils sont également responsables de la contamination des forêts et des surfaces agricoles utiles. Le rapporteur propose par conséquent, pour les véhicules à moteur équipés de moteurs à allumage par compression, une nouvelle réduction de 10 % dans la norme Euro 5 par rapport à la proposition de la Commission, c'est-à-dire 180 mg/km. Une nouvelle réduction dans cette norme ne serait pas réaliste, car elle impliquerait la mise en place de systèmes de post-traitement des oxydes d'azote, lesquels sont actuellement encore en phase de test pour les véhicules légers et représentent un marché étroit.  
Le rapporteur propose par conséquent de mettre en place dans la deuxième étape, c'est-à-dire dans la norme Euro 6, une nouvelle réduction, pour les véhicules diesel, des valeurs limites pour les oxydes d'azote d'environ 60 %, soit une valeur limite de 75 mg/km.  
Pour les moteurs à allumage commandé, les valeurs limites contenues dans la proposition de la Commission, prévoyant une réduction de 25 % par rapport à la norme Euro 4, doivent être maintenues. Une nouvelle réduction serait contre-productive au vu du développement des moteurs à injection directe.
- La problématique des poussières fines ne doit pas être étouffée par la discussion sur les oxydes d'azote. La pollution se fait notamment sentir dans les grandes villes, et une nouvelle réduction des valeurs limites est absolument indispensable.
- Le rapporteur soutient les valeurs limites proposées par la Commission pour la norme Euro 5, c'est-à-dire une réduction de la masse des émissions de particules de 80 %, pour avoir une valeur limite de 5 mg/km. Ces valeurs limites ne peuvent être respectées que grâce à la mise en place d'un filtre à particules. Toutefois, pour pouvoir réduire, à l'avenir aussi, les émissions de particules ultrafines, qui sont particulièrement nocives pour la santé, le rapporteur demande, en plus de la démarche fondée sur la masse, de fixer le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, des valeurs limites concernant le nombre de

particules et une méthode de mesure du nombre des particules. Cela devrait pouvoir être réalisé sur la base des recherches et des discussions actuellement menées dans le cadre du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE).

- Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) polluent beaucoup moins que les véhicules qui fonctionnent uniquement au diesel ou à l'essence. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) n'entraînent pas de problème de particules, et leurs émissions d'oxydes d'azote se situent également à des niveaux nettement inférieurs par rapport à des véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels. Afin que ces véhicules ne soient pas évincés du marché, parce qu'ils ne peuvent pas respecter les valeurs limites proposées par la Commission pour les hydrocarbures, le rapporteur propose, pour la masse des hydrocarbures totaux, de maintenir le niveau de la norme Euro 4 et en annexe, dans les tableaux, de rajouter une colonne supplémentaire pour les hydrocarbures non méthaniques (NMHC), de façon à maintenir une valeur limite ambitieuse en matière d'hydrocarbures pour les voitures fonctionnant à l'essence.
- Dans les normes Euro 3 et Euro 4, une règle permettait aux véhicules de la catégorie M d'un poids supérieur à 2 500 kg d'être réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III. Cette dérogation n'est aujourd'hui plus nécessaire pour tous les véhicules particuliers d'une masse totale de plus de 2 500 kg. Pour permettre une transition plus souple, le rapporteur propose de maintenir cette dérogation dans l'Euro 5 pour les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques, comme par exemple les véhicules de sauvetage, les véhicules de désincarcération, ceux servant au transport des personnes handicapées, les véhicules servant à assurer des services publics ainsi que les véhicules familiaux conçus pour plus de six occupants en plus du conducteur qui ne sont pas utilisés comme véhicules tout terrain.
- Le rapporteur appuie la possibilité pour les États membres, toujours en vigueur dans la proposition de la Commission, d'encourager par des incitations financières l'introduction, de manière anticipée, de véhicules propres.
- Le rapporteur est d'avis que la durabilité des dispositifs anti-pollution mentionnée dans la proposition de la Commission, à savoir 160 000 km, n'est pas assez ambitieuse. Il propose d'aller plus loin et de mettre en place une durabilité de 200 000 km. Cela se rapprocherait davantage de la norme en vigueur sur le marché américain et correspondrait mieux à la durée de vie réelle des véhicules.
- En ce qui concerne la discussion relative au chapitre III "Accès aux informations sur la réparation des véhicules", le rapporteur soutient la proposition de la Commission et souligne que les opérateurs indépendants doivent avoir un accès normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et aux informations sur les systèmes de diagnostic embarqués de la même façon que les concessionnaires et les ateliers de réparation officiels, conformément à la norme OASIS. La réparation et l'entretien des véhicules à moteur servent à garantir le bon fonctionnement des véhicules. En permettant aussi aux opérateurs indépendants d'effectuer les réparations sans

problème, l'accès à un entretien régulier est simplifié. L'entretien régulier des véhicules étant le garant de leur fonctionnement en toute sécurité et dans le respect de l'environnement, il est à encourager.