



**2022/0365(COD)**

24.7.2023

## **AVIS**

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur 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)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Rapporteur pour avis (\*): Massimiliano Salini

(\*) Commission associée – article 57 du règlement intérieur

PA\_Legam

## AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement

#### Considérant 4

*Texte proposé par la Commission*

(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.***

---

<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

*Amendement*

(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.

---

<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).

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).

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) Les prescriptions applicables à la réception par type des pneumatiques C1, C2 et C3 nouvellement fabriqués sont définies dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale. Le présent règlement complète donc ces prescriptions techniques (qui restent les prescriptions de base pour la réception par type des nouveaux pneumatiques) par des prescriptions relatives à l'abrasion des pneumatiques. Des travaux en cours au sein des Nations unies visent à élaborer une méthode d'essai permettant de mesurer l'abrasion des pneumatiques ainsi qu'à déterminer des limites d'abrasion des pneumatiques. Pour l'adoption de cette méthode d'essai, de définitions pertinentes et de limites d'abrasion des pneumatiques, le présent règlement devra être complété par une législation secondaire accompagnée d'obligations applicables aux constructeurs et de délais de mise en œuvre pertinents, ainsi que d'une période de transition pour les pneumatiques fabriqués après une certaine date conformément à l'article 11,***

*paragraphe 3 bis (nouveau).*

### Amendement 3

#### Proposition de règlement

##### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*Amendement*

(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 ***ainsi que la neutralité technologique***. 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.

### Amendement 4

#### Proposition de règlement

##### Considérant 8

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*Amendement*

(8) Afin de garantir que les émissions ***d'échappement*** 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 ***pertinent*** de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite, et pas uniquement en laboratoire, ***tout en***

*s'abstenant de conduire d'une manière tendancieuse. Ces essais sur route devraient écarter toute manière tendancieuse de conduire ainsi que toutes conditions de conduite rares.*

## Amendement 5

### Proposition de règlement Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

*(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.*

*Amendement*

*supprimé*

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 11

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*Amendement*

(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 *pour les véhicules neufs et par d'autres moyens au niveau national pour veiller à ce que les contrôles relatifs à la phase II du ravitaillement dans les stations-service, conformément à la directive 2014/99/UE, restent à même de*

*contrôler le ravitaillement de tous les véhicules fonctionnant à l'essence.*

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*Amendement*

(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 *établis par les travaux des Nations unies, dans le but de garantir que les limites d'abrasion des pneumatiques sont définies de manière cohérente. En outre, le rapport devrait comprendre, dans la mesure du possible, une analyse d'impact relative aux prescriptions en matière d'abrasion des pneumatiques, afin de combler les lacunes mises en évidence dans l'analyse d'impact du présent règlement.*

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 14 bis (nouveau)

**(14 bis) Les dispositifs OBM, OBFCM ou SOH utilisent les données générées par le véhicule pour surveiller sa conformité avec le présent règlement. Ces données doivent être partagées, conformément au règlement sur les données, avec les utilisateurs du véhicule et leurs fournisseurs de services, pour que les utilisateurs puissent bénéficier de conseils et de recommandations sur la manière de limiter les émissions du véhicule, d'en réduire la consommation d'énergie et d'accroître la durabilité de la batterie grâce à une meilleure utilisation du véhicule.**

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 15

(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.**

(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 **à l'aide de mesures visant à empêcher la promotion, la vente et l'installation de dispositifs de manipulation.** La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule; **par conséquent, les États membres devraient suivre l'exemple d'autres États membres et enregistrer, lors de l'entretien ou du contrôle technique périodique d'un véhicule, le nombre de kilomètres parcourus par celui-ci. Il est donc primordial que les nouveaux véhicules soient conçus de manière à assurer une protection appropriée de ces systèmes.**

## Amendement 10

### Proposition de règlement

#### Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(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 régleme ses exigences techniques.**

## Amendement 11

### Proposition de règlement

#### Considérant 18

*Texte proposé par la Commission*

(18) **Si** la Commission **présente** une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers

*Amendement*

(16) Des capteurs **et autres systèmes complexes** installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions, **stocker des informations et signaler la nécessité de** réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD) **et du témoin de défaillance présent sur le tableau de bord.** Il est possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce qu'ils sont autorisés à faire **en fonction du temps nécessaire aux conducteurs ou aux opérateurs pour suivre l'indication du témoin de défaillance du système OBD. Certains** capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler le comportement des véhicules en matière d'émissions de **gaz d'échappement, et peuvent aider à améliorer la fonctionnalité du système OBD.**

*Amendement*

(18) **La décarbonation du secteur des transports requiert un cadre ouvert sur le plan technologique.** La Commission

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.

**devrait présenter** une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub> **et des véhicules fonctionnant avec un mélange de carburants conventionnels et neutres en CO<sub>2</sub>, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules**, en dehors du champ d'application des normes **de performance** en matière **d'émissions** 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 **donc** être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 18 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis) Les conclusions de travaux scientifiques et technologiques prouvent le caractère durable de carburants sans incidence sur le climat et neutres en CO<sub>2</sub>. Pour garantir qu'aucun combustible fossile n'est utilisé dans des véhicules alimentés par de tels carburants, la Commission devrait mettre au point des exigences et des règles, en coopération avec les constructeurs et les fournisseurs, afin de trouver des solutions techniques qui soient pratiques, accessibles et adaptées à un vaste public.**

## Amendement 13

### Proposition de règlement Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

(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.***

**Amendement 14**

**Proposition de règlement  
Considérant 21**

*Texte proposé par la Commission*

(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,

*Amendement*

(19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. ***Faire preuve de*** souplesse ***devrait*** donc être ***autorisé*** dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs ***quant à ce qui est également demandé dans la réglementation relative aux émissions de CO<sub>2</sub> [insérer référence du JO] en retardant l'application d'Euro 7 jusqu'à 2035.***

*Amendement*

(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 ***et*** le contrôle de la conformité en service; 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

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

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, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles, 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 surveillance de** 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 durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer

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>.

---

<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).

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 22

*Texte proposé par la Commission*

(22) Afin de modifier ou de compléter,

AD\1283165FR.docx

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) **les mesures apportant des précisions sur l'application des essais que les constructeurs, les États membres, les tiers/Aa Commission devraient effectuer pour la réception par type initiale, la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché**. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>.

---

<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).

*Amendement*

(22) Afin de modifier ou de compléter,

PE742.516v02-00

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.

---

<sup>51</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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 ***en conformité avec la méthode d'essai et les limites élaborées par les Nations unies***, 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.

---

<sup>51</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 25

*Texte proposé par la Commission*

(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.***

*Amendement*

(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 ***jusqu'à ce que l'ensemble des actes délégués et d'exécution correspondants aient été transmis et adoptés par la Commission, ainsi qu'en accordant aux nouveaux types un délai de mise en œuvre de trois ans à partir de ce moment.***

## Amendement 17

### Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 1 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Les prescriptions techniques et dispositions administratives établies par le présent règlement pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués doivent être envisagées conjointement avec les prescriptions techniques et les dispositions administratives relatives aux pneumatiques énoncées dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale.***

## Amendement 18

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 11

*Texte proposé par la Commission*

11) «particules» ou «PM», toute matière émise par le tuyau d'échappement ou les freins et collectée sur un filtre;

*Amendement*

11) «particules» ou «PM», toute matière émise par le tuyau d'échappement ou les freins et collectée sur un filtre ***suivant la procédure exposée dans le présent règlement;***

## Amendement 19

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 14

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

14) «nombre de particules de 10 nm» ou «PN10», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins, ***mesuré dans le respect de la procédure énoncée dans le présent règlement, avec une coupure nominale*** à 10 nm;

## Amendement 20

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 18

*Texte proposé par la Commission*

18) «hydrocarbures non méthaniques» ou «***NHMC***», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;

*Amendement*

18) «hydrocarbures non méthaniques» ou «***NMHC***», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;

## Amendement 21

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 29

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

29) «**abrasion des pneumatiques**», la **masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion et émise dans l'environnement**;

**supprimé**

## **Amendement 22**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – alinéa 2 – point 34**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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;

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 **et dont le véhicule est équipé au moment de sa première immatriculation**;

## **Amendement 23**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – alinéa 2 – point 37**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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**;

37) «système de diagnostic embarqué» ou «OBD», **dans le contexte du présent règlement, un système embarqué capable de détecter les défaillances des systèmes de contrôle des émissions surveillés, d'identifier l'origine probable d'un dysfonctionnement au moyen de codes défaut stockés dans la mémoire de l'ordinateur et d'activer le témoin de défaillance pour avertir l'opérateur du véhicule, facultativement par transmission sans fil**;

## Amendement 24

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 38

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de **surveiller les émissions en tenant compte des tolérances de mesurage du système OBM** et de **fournir des** informations par l'intermédiaire du port OBD et **facultativement** par transmission sans fil;

## Amendement 25

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 42

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

42) «émissions en conditions de conduite réelles» ou «RDE», les émissions d'un véhicule dans les conditions de conduite normales et **au maximum une des conditions** étendues **à la fois**, comme spécifié dans **le tableau 1** de l'annexe III **ainsi qu'à l'article 4 du règlement (CE) n° 595/2009 et à l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011, les essais dans des conditions étendues ne devant pas combiner ces conditions simultanément**;

## Amendement 26

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 61

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

61) «puissance aux roues», la puissance **mesurée** aux roues d'un véhicule et utilisée pour sa propulsion;

61) «puissance aux roues», la puissance **établie selon le présent règlement, devant être fournie** aux roues d'un véhicule et utilisée pour sa propulsion;

**Amendement 27**

**Proposition de règlement  
Article 3 – alinéa 2 – point 62**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

62) «rapport puissance/masse», le rapport entre la puissance nominale et la masse en **ordre de marche**;

62) «rapport puissance/masse», le rapport entre la puissance nominale et la masse en **charge maximale techniquement admissible conformément à l'annexe II du règlement (UE) 2021/535**;

**Amendement 28**

**Proposition de règlement  
Article 3 – alinéa 2 – point 71**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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;

**supprimé**

**Amendement 29**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 77**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(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;**

**supprimé**

**Amendement 30**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 78**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(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.**

**supprimé**

**Amendement 31**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 78 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**78 bis) «carburant neutre en CO<sub>2</sub>», un carburant renouvelable et/ou de synthèse tel que défini par la directive (UE) 2018/2001, notamment les biocarburants, les biogaz, les combustibles issus de la biomasse, les carburants liquides et gazeux**

*renouvelables destinés au secteur des transports d'origine non biologique ou les carburants à base de carbone recyclé, lorsque les émissions résultant du carburant à l'usage [e(u)] peuvent être considérées comme nulles, ce qui signifie que l'équivalent CO<sub>2</sub> du carbone incorporé dans la composition chimique du carburant à l'usage e(u) est biogène, ou que son rejet sous forme de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère a été évité, ou encore qu'il a échappé à son devenir actuel.*

### **Amendement 32**

#### **Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 78 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*78 ter) «facteur de correction du carbone», un facteur qui applique la correction du gaz à effet de serre aux émissions à l'échappement des véhicules lourds à des fins d'évaluation de la conformité, pour refléter l'intensité de carbone et la part de carburants neutres en carbone, y compris de biocarburants produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IX de la directive sur les énergies renouvelables, de carburants renouvelables d'origine non biologique et de carburants à base de carbone recyclé.*

### **Amendement 33**

#### **Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

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 rechange 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.

conformément au présent règlement. **À partir des dates d'application spécifiques du 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 **liés aux émissions des freins** et les systèmes anti-pollution de rechange 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.

## Amendement 34

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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».

#### *Amendement*

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 **dans les conditions énoncées à l'annexe III et à l'article 4 du règlement (CE) n° 595/2009 ainsi qu'à l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011, et en respectant** 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».

## Amendement 35

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 3 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement,

#### *Amendement*

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.

lorsque l'essai est effectué dans *l'une* des conditions de conduite étendues, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué à l'annexe III *et à l'article 4 du règlement (CE) n° 595/2009 ainsi qu'à l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011.*

**Amendement 36**  
**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes, *comprenant à l'heure actuelle uniquement* 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 *et les conditions énoncées à l'annexe III et à l'article 4 du règlement (CE) n° 595/2009 ainsi qu'à l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011.*

**Amendement 37**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 6 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements *entraînant* des dépassements d'émissions afin de faciliter les réparations;

*Amendement*

a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements *connus pour entraîner* des dépassements d'émissions *d'échappement* afin de faciliter les réparations;

**Amendement 38**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 6 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

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;**

*Amendement*

b) des systèmes OBM capables de **surveiller les émissions d'échappement, dans la limite des tolérances de mesurage des systèmes OBM;**

**Amendement 39**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 6 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

c) un dispositif OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie et, **pour les véhicules des catégories N2 et N3**, 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;

**Amendement 40**

**Proposition de règlement**  
**Article 4 – paragraphe 6 – point g**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules **ainsi que le numéro de réception et la sorte de réception par type** 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, **facultativement** 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, **ainsi qu'aux fins de la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule dans le but d'améliorer l'usage du véhicule, de limiter la consommation d'énergie du véhicule, de réduire ses émissions ou d'allonger la vie de sa batterie à l'usage.**

## Amendement 41

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 8

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7, **sur la base des technologies de pointe au moment de la réception par type**. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur **prend des mesures pour y remédier** par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.

## Amendement 42

### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

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**

*Amendement*

**supprimé**

*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.*

#### Amendement 43

##### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2. La conformité de ces véhicules aux prescriptions du paragraphe 1 doit être vérifiée par rapport aux valeurs déclarées.*

*supprimé*

#### Amendement 44

##### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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*

4. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules *des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>* 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. L'application de ces technologies de

***premier avertissement en mode zéro émission.*** L'application de ces technologies de géorepérage peut être vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.

géorepérage peut être vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.

## Amendement 45

### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***4 bis) Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicules Euro 7 NF» lorsque ces véhicules fonctionnent avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub>, tels que définis à l'article 3, point 78 bis), du présent règlement, seuls ou mélangés avec des carburants conventionnels, pendant toute la durée de vie du véhicule.***

***En cas d'utilisation exclusive de carburants neutres en CO<sub>2</sub>, les émissions de CO<sub>2</sub> sont considérées comme nulles aux fins du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes] et du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds].***

***En cas d'utilisation d'un mélange de carburant conventionnel et de carburant neutre en CO<sub>2</sub>, les émissions de CO<sub>2</sub> aux fins du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes] et du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds] sont réglementées par l'intermédiaire du facteur de correction du carbone, tel que défini à l'article 3, point 78 ter), du présent règlement.***

## Amendement 46

**Proposition de règlement**  
**Article 5 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

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».

*Amendement*

5. Les constructeurs peuvent construire des véhicules **des catégories  $M_1$  et  $N_1$**  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».

**Amendement 47**

**Proposition de règlement**  
**Article 5 – paragraphe 6**

*Texte proposé par la Commission*

6. À la demande du constructeur, pour les véhicules  $N_2$  d'une masse maximale **comprise entre 3,5 et 4,0 tonnes provenant d'un type de véhicule  $N_1$** , 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  $N_1$ . Ces véhicules sont désignés comme «véhicule Euro 7ext».

*Amendement*

6. À la demande du constructeur, pour les véhicules  $N_2$  **et  $M_2$**  d'une masse maximale **de 5,0 tonnes**, 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  $N_1$ . Ces véhicules sont désignés comme «véhicule Euro 7ext».

**Amendement 48**

**Proposition de règlement**  
**Article 6 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. **Les constructeurs font en sorte que ces véhicules soient conformes aux valeurs relatives aux émissions de  $CO_2$ , 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**

*Amendement*

**supprimé**

*du véhicule, comme indiqué à l'annexe IV, tableau 1.*

#### **Amendement 49**

##### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

3. Les constructeurs veillent à ce que **la fonctionnalité des** dispositifs OBFCM, OBD et OBM et **des** mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules **demeure inchangée** tant que le véhicule est en service.

#### **Amendement 50**

##### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 6 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

6. Les systèmes OBM installés par le constructeur doivent pouvoir:

*Amendement*

*(Ne concerne pas la version française).*

#### **Amendement 51**

##### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 6 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) **consigner l'ampleur et la durée de tous les dépassements des émissions;**

*Amendement*

**supprimé**

#### **Amendement 52**

##### **Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 6 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

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>;

---

<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).

*Amendement*

b) communiquer, par l'intermédiaire du port OBD et **facultativement** par transmission sans fil, y compris aux fins des contrôles techniques et des contrôles techniques routiers<sup>55, 56</sup>;

---

<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).

### **Amendement 53**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 6 – paragraphe 6 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) **imposer la réparation du véhicule lorsque le système d'avertissement du conducteur signale des émissions excédentaires significatives.**

*Amendement*

**supprimé**

### **Amendement 54**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 6 – paragraphe 7**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données du véhicule **juridiquement appropriées et nécessaires** qu'ils enregistrent par l'intermédiaire du port OBD et **facultativement** par transmission sans fil, **y compris, sans s'y limiter, en ce qui concerne la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule.**

**Amendement 55**

**Proposition de règlement  
Article 6 – paragraphe 8**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

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 **ont pour instruction, selon le processus et les échéances de mise en application de la législation, de prendre** les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, **ou liées à l'usure des composants**, 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.

**Amendement 56**

**Proposition de règlement**  
**Article 7 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

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. ***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.***

**Amendement 57**

**Proposition de règlement**  
**Article 7 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

***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***

*Amendement*

***supprimé***

*transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.*

## **Amendement 58**

### **Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

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 **et** à la déclaration de conformité au titre des paragraphes 1 à 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

## **Amendement 59**

### **Proposition de règlement Article 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 7 bis*

#### ***Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules***

***1. La classification des pneumatiques et les définitions utilisées aux fins de la réception par type au regard des émissions dues à l'abrasion respectent les dispositions uniformes élaborées par les Nations unies concernant l'homologation des pneumatiques pour ce qui est de la réception par type au regard des émissions dues à l'abrasion des pneumatiques, et figurent comme prévu par le présent règlement dans un acte d'exécution visé à l'article 14,***

*paragraphe 3.*

***2. Toute dérogation à ces exigences devrait être préparée par les Nations unies et figurer comme prévu par le présent règlement dans un acte délégué visé à l'article 15.***

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement Article 8 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

Règles spéciales pour les petits constructeurs

*Amendement*

Règles spéciales pour les petits ***et très petits*** constructeurs

## **Amendement 61**

### **Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits ***et très 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 6, point b), ne s'applique pas aux ***petits et très*** petits constructeurs.

## **Amendement 62**

### **Proposition de règlement Article 9**

**Article 9**

**supprimé**

**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.**

**Amendement 63**

**Proposition de règlement  
Article 10 – paragraphe 3**

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

3. Avec effet **à la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution ou délégués applicables à la catégorie de véhicule concernée**, 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

présent règlement.

véhicule conforme au présent règlement.

## Amendement 64

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

4. Avec effet **36 mois après l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution correspondants ainsi que selon le calendrier pertinent et les dispositions spécifiques pour les composants et les entités techniques distinctes**, 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 ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

## Amendement 65

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

5. Avec effet **60 mois après l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution correspondants et selon le calendrier pertinent et les dispositions spécifiques pour les composants et les entités techniques distinctes**, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation **d'énergie électrique et de carburant** ou à la durabilité **de la batterie**, dans les cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>,

à la durabilité des *batteries*,  
*l'immatriculation*, la *vente* ou la *mise en service de ces véhicules*.

*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>, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions dans les cas qui ne sont pas conformes au présent règlement.*

## Amendement 66

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

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.

#### *Amendement*

6. Avec effet au 1<sup>er</sup> juillet **2035**, 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 **électrique**, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

## Amendement 67

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 8

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

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.

l'article 17, paragraphe 2, **et entrent en vigueur au moins trois ans avant les dates d'application visées à l'article 10, paragraphes 4 et 5.**

**Amendement 68**  
**Proposition de règlement**  
**Article 11 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

1. Avec effet **36 mois après l'entrée en vigueur de tous les actes délégués ou d'exécution pertinents pour la catégorie de véhicules concernée et conformément aux dispositions spécifiques applicables aux systèmes, aux composants et aux entités techniques distinctes**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique **distincte** 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 **distincte** n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

**Amendement 69**

**Proposition de règlement**  
**Article 11 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

2. **60 mois après l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution correspondants**, 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.

## Amendement 70

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3 bis) Avec effet au... [deux ans après la publication de l'acte délégué relatif à la réception des pneumatiques C1 au regard des émissions dues à l'abrasion s'alignant sur les limites établies dans la réglementation du WP29 des Nations unies], les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux types de pneumatiques C1 couverts par le nouvel article 7 bis (intitulé «Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules»), d'accorder la réception CE par type pour les composants/entités techniques distinctes aux nouveaux types de pneumatiques qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Avec effet au... [quatre ans après la publication de l'acte délégué relatif à la réception des pneumatiques C1 au regard des émissions dues à l'abrasion s'alignant sur les limites établies dans la réglementation du WP29 des Nations unies], les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux types de pneumatiques C1 couverts par le nouvel article 7 bis (intitulé «Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules»), d'accorder la réception par type ou la réception CE nationale par type aux pneumatiques C1 nouvellement fabriqués qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Les pneumatiques C1 fabriqués avant les dates visées au paragraphe 3 bis et qui ne satisfont pas aux exigences énoncées à l'annexe I peuvent être vendus pendant une période ne dépassant pas 30 mois à partir de ces dates. Les Nations unies étendront aux**

*pneumatiques C2 et C3 l'emploi d'une méthode d'essai appropriée et de limites relatives à la performance en matière d'abrasion des pneumatiques.*

#### Amendement 71

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – point f

*Texte proposé par la Commission*

f) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces;

*Amendement*

f) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces, ***en particulier pour les différentes catégories de véhicules qui comprennent également d'autres systèmes embarqués qui contribuent au freinage du véhicule et des remorques;***

#### Amendement 72

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – point g

*Texte proposé par la Commission*

g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange;

*Amendement*

g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange, ***en particulier pour les différentes catégories de véhicules qui comprennent également d'autres systèmes embarqués qui contribuent au freinage du véhicule et des remorques;***

#### Amendement 73

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – point g bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) types de système de freinage et leurs pièces de rechange pour que les véhicules plus anciens soient modernisés***

*en vue de réduire nettement les émissions des freins;*

#### Amendement 74

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – point h

*Texte proposé par la Commission*

h) types de pneumatiques au regard de l'abrasion des pneumatiques;

*Amendement*

h) types de pneumatiques au regard de l'abrasion des pneumatiques ***comme défini par le groupe de travail sur l'abrasion des pneumatiques du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29)***;

#### Amendement 75

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

a) ***pour les véhicules relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007***, les méthodes de mesure des émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris les ***mesures visant à éviter toute manière tendancieuse de conduire et toute utilisation impropre au cours des essais RDE***, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti;

#### Amendement 76

##### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) pour les véhicules relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 595/2009, le report de toutes les procédures d'essai de conformité en service et en laboratoire prévues dans ledit règlement et ses modifications ultérieures;***

#### **Amendement 77**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point g**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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;

g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein ***sur la base du règlement technique mondial achevé de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) pour les véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> et les méthodes d'accomplissement d'un vaste programme d'essai interlaboratoires pour déterminer la base de référence pour les émissions dues à l'usure des freins des véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> à partir desquelles des limites d'usure des freins proportionnées peuvent être envisagées, une approche similaire pour les véhicules lourds lorsqu'une méthode d'essai appropriée a d'abord été élaborée à l'échelle de la CEE-ONU, et le freinage par récupération;***

#### **Amendement 78**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point h**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques ***afin de surveiller les taux d'abrasion*** des

h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques, ***conformément au règlement pertinent du***

*pneumatiques;*

*WP29 des Nations unies;*

## Amendement 79

### Proposition de règlement

#### Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point j

*Texte proposé par la Commission*

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;

*Amendement*

j) les dispositifs OBFCM, les systèmes OBD et OBM, y compris, ***à titre facultatif***, la communication par transmission sans fil des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

## Amendement 80

### Proposition de règlement

#### Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point r

*Texte proposé par la Commission*

r) les spécifications des carburants de référence pour les essais;

*Amendement*

r) les spécifications des carburants de référence pour les essais, ***lesquelles comprennent, en vertu de la directive 98/70/CE sur la qualité des carburants, une spécification environnementale améliorée applicable aux carburants sur le marché pour permettre une réduction des polluants d’échappement;***

## Amendement 81

### Proposition de règlement

#### Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point s

*Texte proposé par la Commission*

s) les méthodes permettant d’établir l’absence de dispositifs d’invalidation et de stratégies d’invalidation;

*Amendement*

s) les méthodes permettant d’établir l’absence de dispositifs d’invalidation et de stratégies d’invalidation, ***ainsi que celles***

*permettant de transférer dans le présent règlement les exigences visées à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 et à l'article 5, paragraphe 11, du règlement (UE) 2017/1151, applicables aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, ainsi qu'au paragraphe 5.1.2, annexe 10, révision 6, du règlement n° 49 (8) de la CEE-ONU, applicables aux véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>;*

## **Amendement 82**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point t**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*t) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques;*

*supprimé*

## **Amendement 83**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point w bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*w bis) pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, le report dans le présent règlement de toutes les procédures d'essai de conformité en service et en laboratoire prévues dans le règlement (CE) n° 595/2009 et ses modifications ultérieures;*

## **Amendement 84**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point w ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*w ter) les méthodes de réception par type*

**Amendement 85**

**Proposition de règlement**

**Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point w quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*w quater) une clarification des obligations en matière d'essai pour les constructeurs, les autorités compétentes en matière de réception par type, les tiers responsables de la réception par type initiale, la conformité en production, la conformité en service et la surveillance du marché.*

**Amendement 86**

**Proposition de règlement**

**Article 15 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**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:**

**supprimé**

**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.*

#### **Amendement 87**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 15 – paragraphe 2 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*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);*

*Amendement*

*supprimé*

#### **Amendement 88**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 15 – paragraphe 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*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);*

*Amendement*

*b) établir des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques à l'annexe I en **garantissant la synchronisation avec la réglementation** du WP29 des Nations unies;*

#### **Amendement 89**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 15 – paragraphe 2 – point d**

*Texte proposé par la Commission*

*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*

*Amendement*

*supprimé*

*au Conseil;*

## **Amendement 90**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 15 – paragraphe 2 – point e**

*Texte proposé par la Commission*

*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.*

*Amendement*

*supprimé*

## **Amendement 91**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 15 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*e bis) établir, en collaboration avec les constructeurs et les fournisseurs, des exigences et des règles relatives aux dispositifs techniques des véhicules qui prennent en considération l'utilisation exclusive de carburants neutres en CO<sub>2</sub> dans les véhicules.*

## **Amendement 92**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 18 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Au plus tard **le 1er septembre 2030**, les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.

*Amendement*

1. Au plus tard **60 mois après la date d'entrée en vigueur de tous les actes délégués et d'exécution adoptés conformément au présent règlement**, les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.

### Amendement 93

#### Proposition de règlement Article 19 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

Le règlement (CE) n° 715/2007 est abrogé avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2035, conformément à la date précisée à l'article 10, paragraphe 6.

### Amendement 94

#### Proposition de règlement Article 19 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

Le règlement (CE) n° 595/2009 est abrogé avec effet à la date précisée à l'article 10, paragraphe 5.

### Amendement 95

#### Proposition de règlement Article 20 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

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>.

*Amendement*

Il s'applique à partir de trois ans après la date d'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation dérivée pertinente 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 de 60 mois après l'entrée en vigueur de la législation dérivée pertinente 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>.

### Amendement 96

**Proposition de règlement**  
**Article 20 – alinéa 3**

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet **2035** pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> construits par des petits constructeurs.

**Amendement 97**

**Proposition de règlement**  
**Annexe I – tableau 1**

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M1, N1 avec moteur à combustion interne				
Émissions de polluants	Véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse <sup>1</sup> est inférieur à 35 kW/t	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse est inférieur à 35 kW/t
	par km	par km	par parcours	par parcours
NO <sub>x</sub> en mg	60	<b>75</b>	600	<b>750</b>
PM en mg	4.5	<b>4.5</b>	45	<b>45</b>
PN <sub>10</sub> en #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO en mg	500	<b>630</b>	5000	<b>6300</b>
THC en mg	100	<b>130</b>	1000	<b>1300</b>
NMHC en mg	68	<b>90</b>	680	<b>900</b>
NH <sub>3</sub> en mg	20	-	200	-

<sup>1</sup>. Mesuré conformément au point 5.3.2 du règlement ONU n° 85 dans le cas des véhicules à moteur thermique (ICE) ou des véhicules électriques purs (VEP) ou, dans tous les autres cas, conformément à la procédure d'essai indiquée au point 6 du règlement technique mondial n° 21 de l'ONU

*Amendement*

Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M1, N1 avec moteur à combustion interne

Émissions de polluants	Véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse <sup>1</sup> est inférieur à <b>44 kW/t</b>	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse est inférieur à <b>44 kW/t</b>
	par km	par km	par parcours	par parcours
NO <sub>x</sub> en mg	60	<b>125</b>	600	<b>1500</b>
PM en mg	4.5	<b>5</b>	45	<b>50</b>
PN <sub>10</sub> en #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO en mg	500	<b>740</b>	5000	<b>7400</b>
THC en mg	100	<b>160</b>	1000	<b>1600</b>
NMHC en mg	68	<b>108</b>	680	<b>1080</b>
NH <sub>3</sub> en mg	20	<b>20</b>	200	<b>200</b>

<sup>1</sup>. Mesuré conformément au point 5.3.2 du règlement ONU n° 85 dans le cas des véhicules à moteur thermique (ICE) ou des véhicules électriques purs (VEP) ou, dans tous les autres cas, conformément à la procédure d'essai indiquée au point 6 du règlement technique mondial n° 21 de l'ONU

## Amendement 98

### Proposition de règlement Annexe I – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules				
Émissions de polluants	<i>Émissions à froid</i> <sup>2</sup>	<i>Émissions à chaud</i> <sup>3</sup>	<i>Budget d'émissions pour tous les parcours d'une longueur inférieure à 3*WHTC</i>	<i>Limites d'émissions au ralenti optionnelles</i> <sup>4</sup>
	<i>par kWh</i>	<i>par kWh</i>	<i>par kWh</i>	<i>par heure</i>
<i>NO<sub>x</sub> en mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>
<i>PM en mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN<sub>10</sub> en #</i>	<i>5x10<sup>11</sup></i>	<i>2x10<sup>11</sup></i>	<i>3x10<sup>11</sup></i>	
<i>CO en mg</i>	<i>3500</i>	<i>200</i>	<i>2700</i>	
<i>NMOG en mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH<sub>3</sub> en mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH<sub>4</sub> en mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N<sub>2</sub>O en mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO en mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		
<p><sup>2.</sup> <i>Les émissions à froid se réfèrent au 100<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules, ou WHTC<sub>cold</sub> pour les moteurs</i></p> <p><sup>3.</sup> <i>Les émissions à chaud se réfèrent au 90<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules ou WHTC<sub>hot</sub> pour les moteurs</i></p> <p><sup>4.</sup> <i>Applicable uniquement en l'absence d'un système qui arrête automatiquement le moteur après 300 secondes de fonctionnement continu au ralenti (une fois que le véhicule est arrêté et que les freins sont actionnés).</i></p>				
<i>Amendement</i>				
Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules				

Émissions de polluants	<i>CO</i> mg/kWh	<i>NMHC</i> mg/kWh	<i>CH<sub>4</sub></i> mg/kWh	<i>NOx</i> mg/kWh	<i>NH<sub>3</sub></i> mg/kWh	<i>PM</i> mg/kWh	<i>PN<sub>10</sub></i>
<b>WHSC (CI) et WHTC (CI et PI)</b>	<b>1500</b>	<b>80</b>	<b>500</b>	<b>230</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>6x10<sup>11</sup></b>
<b>RDE</b>	<b>2250</b>	<b>120</b>	<b>750</b>	<b>345</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>9x10<sup>11</sup></b>

## Amendement 99

### Proposition de règlement Annexe I – tableau 3

<i>Texte proposé par la Commission</i>		
Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> fonctionnant à l'essence		
Émissions de polluants	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> dont la masse ne dépasse pas 2650 kg	N <sub>1</sub> dont la masse est égale ou supérieure à 2650 kg
Émissions par évaporation (essai d'imprégnation à chaud + essai d'émissions diurnes sur 2 jours)	0,50 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud	0,70 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud
Émissions lors du ravitaillement en carburant	0,05 g/L de carburant	0,05 g/L de carburant
<i>Amendement</i>		
Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> fonctionnant à l'essence		
Émissions de polluants	M <sub>1</sub> <i>et</i> N <sub>1</sub> dont la masse ne dépasse pas 2650 kg	<b>M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub></b> dont la masse est égale ou supérieure à 2650 kg
Émissions par évaporation (essai d'imprégnation à chaud + essai d'émissions diurnes sur 2 jours)	0,50 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud	0,70 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud
Émissions lors du	0,05 g/L de carburant	0,05 g/L de carburant

ravitaillement en carburant		
-----------------------------	--	--

### Amendement 100

#### Proposition de règlement Annexe I – tableau 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

[...]

**supprimé**

### Amendement 101

#### Proposition de règlement Annexe II – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M <sub>1</sub> Euro 7			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie	<b><i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	<b>80 %</b>	70 %	
VEP	<b>80 %</b>	70 %	
<i>Amendement</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M <sub>1</sub> Euro 7			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie		Début de vie à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE		70 %	

VEP		70 %	
-----	--	------	--

## Amendement 102

### Proposition de règlement

#### Annexe II – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules N <sub>1</sub> Euro 7			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie	<b><i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	75 %	65 %	
VEP	75 %	65 %	
<i>Amendement</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules N <sub>1</sub> Euro 7			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie		Début de vie à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE		65 %	
VEP		65 %	

## Amendement 103

### Proposition de règlement Annexe III – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>		
Conditions pour tester la conformité des véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule		
Paramètre	Conditions de conduite normales	Conditions de conduite étendues*
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	1,6 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique)
Température ambiante	de 0 °C à 35 °C	-10°C à 0°C ou 35°C à 45°C
Altitude maximale	700 m	Plus de 700 m et moins de 1 800 m
Vitesse maximale	Jusqu'à 145 km/h	Entre 145 et 160 km/h
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Puissance moyenne aux roues pendant les 2 premiers km après un démarrage à froid	Moins de 20 % de la puissance maximale à la roue	Plus de 20 % de la puissance maximale à la roue
Composition du parcours	N'importe lequel	-
Kilométrage minimum	10 000 km	Entre 3 000 et 10 000 km
<hr/> <p>* La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.</p>		

<i>Amendement</i>		
Conditions pour tester la conformité des véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule		
Paramètre	Conditions de conduite normales	Conditions de conduite étendues*
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	1,6 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique et, dans le cas où au moins deux conditions sont remplies, cette partie du parcours est exclue et déclarée invalide).
Température ambiante	de 0 °C à 35 °C	-10°C à 0°C ou 35°C à 45°C
Altitude maximale	700 m	Plus de 700 m et moins de 1 800 m
Vitesse maximale	Jusqu'à 145 km/h	Entre 145 et 160 km/h
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Puissance moyenne aux roues pendant les 2 premiers km après un démarrage à froid	Moins de 20 % de la puissance maximale à la roue	Plus de 20 % de la puissance maximale à la roue
Composition du parcours	N'importe lequel <b><i>Les conditions de conduite déséquilibrées et rares ne sont pas autorisées.</i></b>	<b><i>Les conditions de conduite déséquilibrées et rares ne sont pas autorisées.</i></b>
Kilométrage minimum	10 000 km	Entre 3 000 et 10 000 km
<hr/> <p>* La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en</p>		

dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.

#### Amendement 104

##### Proposition de règlement Annexe III – tableau 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

[...]

*supprimé*

#### Amendement 105

##### Proposition de règlement Annexe IV – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> et M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> <16t, M <sub>3</sub> <7,5t:	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à 160 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	300 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	700 000 km ou 15 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>200 000</b> km ou <b>10</b> ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>375 000</b> km	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>875 000</b> km
<i>Amendement</i>			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution			

Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> et M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> <16t, M <sub>3</sub> <7,5t:	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à 160 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	300 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	700 000 km ou 15 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>240 000</b> km ou <b>16</b> ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>500 000</b> km	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>1 200 000</b> km

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et leur durabilité (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009
<b>Références</b>	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 15.12.2022
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 15.12.2022
<b>Commissions associées - date de l'annonce en séance</b>	11.5.2023
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Massimiliano Salini 15.12.2022
<b>Examen en commission</b>	22.5.2023
<b>Date de l'adoption</b>	19.7.2023
<b>Résultat du vote final</b>	+: 46 -: 12 0: 14
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
<b>Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final</b>	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyraki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerković, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention