



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2010/0271(COD)**

27.5.2011

## **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles

(COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD))

Rapporteur pour avis: Roberts Zīle

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

### 1. Introduction

À l'heure actuelle, les exigences pour la réception par type des véhicules neufs de catégorie L sont définies par la directive 2002/24/CE et 14 directives s'y rapportant. Un vaste éventail de véhicules relèvent de la "catégorie L": vélos électriques, cyclomoteurs, motocycles à deux ou trois roues, quads et voiturettes. La Commission souhaite moderniser l'actuel cadre juridique afin d'atteindre les principaux objectifs suivants:

- **Simplification du cadre juridique.** La directive 2002/24/CE et les 14 directives connexes seraient abrogées et remplacées par le règlement qui propose d'établir les dispositions essentielles et le champ d'application. Toutes les exigences techniques seront définies dans le détail ultérieurement dans les actes délégués. En outre, la Commission souhaite avancer vers une harmonisation internationale.
- **Réduction des émissions.** La Commission propose une approche en trois étapes introduisant à chaque fois des limites d'émissions de plus en plus strictes pour les véhicules de la catégorie L.
- **Renforcer la sécurité routière.** Trois exigences clés relatives à la sécurité fonctionnelle sont proposées en vue de s'atteler au problème des mauvaises performances en termes de sécurité sur les routes des véhicules de la catégorie L: systèmes antiblocage des roues obligatoires pour les motocycles de performances moyennes et élevées, prévention de manipulation de transmission et phares automatiques.
- **Mieux tenir compte des nouvelles technologies** en remédiant au manque de cadre juridique en ce qui concerne les véhicules électriques ou hybrides notamment.
- **Amélioration de la surveillance du marché** afin d'éviter l'entrée sur le marché de l'Union européenne de véhicules, de systèmes et de composants qui ne respectent pas les exigences de réception par type.

### 2. Dimension "transport" de la proposition

#### 2.1 Sécurité routière

Actuellement, environ 6 000 conducteurs de deux-roues motorisés meurent chaque année sur les routes de l'Union européenne. Ces conducteurs représentent quelque 16 % du nombre total de morts causées par des accidents de la route dans l'Union, pour 2 % à peine de l'ensemble des kilomètres parcourus. Le risque d'accidents mortels que courent les conducteurs de ce type de véhicule est en moyenne 18 fois plus élevé que pour les automobilistes. Alors que le nombre de décès sur les routes a considérablement diminué au cours des dix dernières années, ce n'est pas le cas pour les conducteurs de deux-roues motorisés.

##### 2.1.1 Systèmes d'antiblocage des roues

La Commission propose que le montage de systèmes d'antiblocage des roues soit obligatoire pour certaines catégories de motocycles. Les impacts positifs sur la sécurité des systèmes d'antiblocage des roues (ABS) pour les deux-roues motorisés sont bien documentés dans plusieurs études. On estime que grâce à l'utilisation de l'ABS, entre 20 et 35 % de tous les accidents pourraient être évités et la sévérité des impacts de nombreux autres accidents

pourrait être considérablement diminuée. Votre rapporteur soutient pleinement cette approche, mais précise que ce montage obligatoire devrait être étendu aux véhicules de la sous-catégorie L3e-A1 (motocycles de faibles performances). Pour cette catégorie, la proposition de la Commission laisse le choix aux constructeurs d'équiper les véhicules avec un système d'antiblocage des roues ou avec un système combiné de freinage moins performant. Les systèmes d'antiblocage des roues pour les motocycles de faible performance semblent d'autant plus nécessaires que de nombreux jeunes commencent à conduire avec des motocycles de cette catégorie.

### **2.1.2 Phares allumés automatiquement**

La Commission propose que tous les véhicules de la catégorie L soient équipés, d'ici à 2013 au plus tard, de phares qui s'allument automatiquement, en vue d'améliorer leur visibilité pour les autres usagers de la route. Votre rapporteur soutient pleinement la proposition de la Commission. Cette mesure est désormais encore plus importante dans la mesure où, depuis cette année, toutes les voitures particulières doivent être équipées de feux allumés pendant la journée, ce qui réduit donc la visibilité relative des deux-roues motorisés.

### **2.1.3 Véhicules hors route**

À l'article 2.2, les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route sont exclus du champ d'application du règlement. Cette mesure semble contreproductive pour la sécurité routière. Nombre de ces véhicules hors route (par exemple les motocycles enduros, trials et tout-terrains) peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est d'ailleurs souvent le cas. Ils devraient dès lors, eux aussi, répondre aux exigences minimales relatives à la sécurité fonctionnelle pour une utilisation sur route. Votre rapporteur propose de créer des sous-catégories de véhicules supplémentaires pour les motocycles enduros et trials ainsi que pour les véhicules tout-terrains.

### **2.1.4 Normes de performances des crash-tests**

Les véhicules de catégorie L ne sont pas encore soumis aux exigences de crash-tests avant d'être vendus dans l'Union européenne. Les quads et les voiturettes, notamment, semblent souvent plus sûrs qu'ils ne le sont en réalité. Le risque d'une blessure mortelle est bien plus élevé avec ces véhicules qu'avec une voiture particulière. La Commission devrait dès lors étudier méticuleusement la possibilité d'introduire de telles normes et de prendre les nouvelles technologies en compte à l'avenir.

## **2.2 Émissions**

Bien que les véhicules de catégorie L soient responsables d'à peine 3 % du nombre total de kilomètres parcourus sur les routes, leurs émissions toxiques sont excessivement élevées. En l'absence de mesures complémentaires, les réductions d'émissions d'autres catégories de transports routiers engendreront automatiquement une augmentation de la part des émissions des véhicules de catégorie L dans les émissions totales.

La Commission propose des exigences plus strictes en termes d'émissions pour la réception par type de nouveaux types de véhicules de la catégorie L:

- Euro 3 (Euro 4 pour les motocycles L3e): 2014;
- Euro 4 (Euro 5 pour les motocycles L3e): 2017;
- Euro 5 (Euro 6 pour les motocycles L3e): 2020.

Votre rapporteur approuve sur le principe la proposition de seuils et de calendriers pour les émissions. La phase Euro 4 pour les cyclomoteurs devrait être introduite trois ans plus tôt dans la mesure où ces véhicules constituent la catégorie la plus polluante en termes d'émissions.

## AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement Considérant 3

##### *Texte proposé par la Commission*

3. Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception des véhicules de catégorie L dans le but de garantir le fonctionnement du marché intérieur. Les véhicules de catégorie L sont des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés, les quads routiers et les voitures. Il s'agit également de simplifier la réglementation existante, de ramener à des proportions plus appropriées la part de ces véhicules dans l'ensemble des émissions des transports routiers, d'améliorer le niveau général de sécurité, de suivre les progrès techniques et de renforcer les règles relatives à la surveillance du marché.

##### *Amendement*

3. Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception des véhicules de catégorie L dans le but de garantir le fonctionnement du marché intérieur. Les véhicules de catégorie L sont des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés, les quads routiers, **les véhicules tout-terrains** et les voitures. Il s'agit également de simplifier la réglementation existante, de ramener à des proportions plus appropriées la part de ces véhicules dans l'ensemble des émissions des transports routiers, d'améliorer le niveau général de sécurité, de suivre les progrès techniques et de renforcer les règles relatives à la surveillance du marché.

##### *Justification*

*Les véhicules tout-terrains devraient également être couverts par le présent règlement afin d'éviter un mauvais usage de la différence entre les véhicules sur route et hors route. Bon nombre de véhicules tout-terrains peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est souvent le cas. Ils devraient dès lors également répondre aux exigences de sécurité*

*fonctionnelles qui s'imposent pour une utilisation sur route.*

## **Amendement 2**

### **Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) Les conducteurs de véhicules de catégorie L constituent un groupe vulnérable, caractérisé par les taux de mortalité et de blessures les plus élevés parmi tous les usagers de la route. Le présent règlement devrait dès lors s'inscrire dans le droit fil de la politique européenne de sécurité routière 2011-2020 et introduire des mesures de sécurité essentielles et efficaces afin de fournir aux conducteurs des véhicules équipés des technologies les plus sûres à un prix raisonnable. Parallèlement aux exigences relatives à la sécurité dans les virages et en termes d'éclairage et aux mesures contre la manipulation, le présent règlement rend les systèmes de blocage automatique des roues (ABS) obligatoires pour les nouveaux motocycles de certaines catégories. Des recherches et des études ont testé et prouvé l'efficacité des mesures de sécurité retenues, auxquelles devront s'ajouter de meilleurs programmes de formation et d'éducation pour les conducteurs de véhicules de catégorie L ainsi que des infrastructures routières adaptées.***

## **Amendement 3**

### **Proposition de règlement Considérant 9 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 ter) Dans de nombreux États membres, les utilisateurs de motos et de motocycles***

*sont tenus d'allumer les feux de croisement pendant la journée. Afin d'augmenter la sécurité de ces utilisateurs, il convient d'imposer l'obligation d'équiper les véhicules d'un système d'allumage automatique des phares. Étant donné que cette obligation a été étendue aux véhicules à quatre roues, les utilisateurs de véhicules à deux roues risquent manifestement de perdre l'avantage dont ils disposaient en termes de visibilité. Il convient donc que la Commission propose, dans son rapport sur l'application du présent règlement, de nouvelles mesures et des dispositifs lumineux de sécurité supplémentaires, susceptibles de redonner l'avantage perdu par les véhicules à deux roues en termes de visibilité.*

#### **Amendement 4**

##### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 9 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 quater) Afin de faciliter le montage obligatoire de l'ABS sur les motocycles de faible performance de la sous-catégorie L3e-A1, les États membres devraient avoir la possibilité d'inciter les producteurs ou les consommateurs grâce à des mesures financières ou fiscales transitoires.*

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement**

##### **Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**17.** La Commission devrait avoir le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité FUE,

**17.** La Commission devrait avoir le pouvoir d'adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité FUE,

en ce qui concerne la sécurité fonctionnelle et la performance environnementale, les essais, l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que la désignation de services techniques et les tâches spécifiques que ceux-ci sont autorisés à effectuer, afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels d'actes législatifs par des dispositions d'application générale. Cette délégation de pouvoir ne devrait pas s'étendre à la modification des dates d'application fixées à l'annexe IV ou des valeurs limites d'émission définies à l'annexe VI. Il convient que ces dates ou valeurs soient modifiées selon la procédure législative ordinaire visée à l'article 114 du traité FUE.

en ce qui concerne la sécurité fonctionnelle et la performance environnementale, les essais, l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que la désignation de services techniques et les tâches spécifiques que ceux-ci sont autorisés à effectuer, afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels d'actes législatifs par des dispositions d'application générale. Cette délégation de pouvoir ne devrait pas s'étendre à la modification des dates d'application fixées à l'annexe IV ou des valeurs limites d'émission définies à l'annexe VI **ou aux exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle définies à l'annexe VIII**. Il convient que ces dates, **exigences générales** ou valeurs soient modifiées selon la procédure législative ordinaire visée à l'article 114 du traité FUE.

#### *Justification*

*Étant donné que les exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle sont fondamentales pour garantir la sécurité de l'utilisation des véhicules couverts par le présent règlement, il convient de préciser que l'annexe VIII peut uniquement être modifiée selon la procédure législative ordinaire.*

#### **Amendement 6**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 2 – paragraphe 2 – point g**

###### *Texte proposé par la Commission*

(g) les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et destinés à circuler sur des surfaces sans revêtement;

###### *Amendement*

(g) les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route et destinés à circuler sur des surfaces sans revêtement, **à l'exception des véhicules destinés à une utilisation particulière, tels que définis à l'article 4 et à l'annexe I;**

#### *Justification*

*À l'article 2.2, les véhicules conçus essentiellement pour une utilisation hors route sont exclus du champ d'application du règlement. Cette mesure semble contreproductive pour la sécurité*



*routière. Nombre de ces véhicules tout-terrains (par exemple les motocycles enduros, trials et certains quadricycles – les véhicules tout-terrains) peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est d'ailleurs souvent le cas. Ils devraient dès lors également répondre aux exigences minimales relatives à la sécurité fonctionnelle pour une utilisation sur route. Il est dès lors proposé de créer des sous-catégories de véhicules supplémentaires pour les motocycles enduros et trials ainsi que pour les véhicules tout-terrains.*

## **Amendement 7**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – paragraphe 53 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***53 bis. Les "motocycles trials" sont des deux-roues motorisés reprenant les caractéristiques décrites à l'annexe I.***

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer de nouvelles sous-catégories pour les véhicules hors route de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## **Amendement 8**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – paragraphe 53 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***53 ter. Les "motocycles enduros" sont des deux-roues motorisés reprenant les caractéristiques décrites à l'annexe I.***

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer de nouvelles sous-catégories pour les véhicules hors route de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 9

### Proposition de règlement

#### Article 3 – paragraphe 57 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**57 bis. Les "véhicules tout-terrains" sont des véhicules reprenant les caractéristiques décrites à l'annexe I.**

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 10

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les véhicules de catégorie L comprennent les véhicules motorisés à deux, trois ou quatre roues relevant des catégories définies dans les paragraphes ci-après et à l'annexe I, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds et les voiturettes légères et lourdes.

1. Les véhicules de catégorie L comprennent les véhicules motorisés à deux, trois ou quatre roues relevant des catégories définies dans les paragraphes ci-après et à l'annexe I, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds, **les véhicules tout-terrains** et les voiturettes légères et lourdes.

*Justification*

*Les véhicules tout-terrains devraient également être couverts par le présent règlement afin d'éviter un mauvais usage de la différence entre les véhicules sur route et hors route. Bon nombre des véhicules tout-terrains peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est souvent le cas. Ils devraient dès lors également répondre aux exigences de sécurité fonctionnelles qui s'imposent pour une utilisation sur route.*

## Amendement 11

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 2 – point c – sous-point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(ii bis) Utilisation particulière:**

**- motocycles enduros;**

**- motocycles trials.**

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer de nouvelles sous-catégories pour les véhicules hors route de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 12

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 2 – point g – sous-point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(ii bis) Véhicules de la sous-catégorie L7Ce (véhicules tout-terrains)**

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer de nouvelles sous-catégories pour les véhicules hors route de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 13

### Proposition de règlement

#### Article 10 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3. Lorsque les importateurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, et plus particulièrement qu'il/elle ne correspond pas à la réception par type, ils s'abstiennent de vendre ou de faire immatriculer le

3. Lorsque les importateurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, et plus particulièrement qu'il/elle ne correspond pas à la réception par type, ils **s'adressent aux autorités compétentes et** s'abstiennent

véhicule, le système, le composant ou l'entité technique jusqu'à ce **que celui-ci/celle-ci ait été mis(e) en conformité**. En outre, lorsqu'ils considèrent ou ont des raisons de croire que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique présente un risque, ils en informent le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché.

de vendre ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique jusqu'à ce **qu'ils aient reçu des autorités compétentes la confirmation que celui-ci/celle-ci est conforme aux exigences du présent règlement**. En outre, lorsqu'ils considèrent ou ont des raisons de croire que le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique présente un risque, ils en informent le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception et les autorités de surveillance du marché.

## Amendement 14

### Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Lorsque les distributeurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, ils s'abstiennent de vendre ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question et empêchent sa mise en service jusqu'à ce que celui-ci ou celle-ci ait été mis(e) en conformité.

#### *Amendement*

1. Lorsque les distributeurs considèrent ou ont des raisons de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, ils **s'adressent aux autorités compétentes et** s'abstiennent de vendre ou de faire immatriculer le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique en question **jusqu'à réception de la confirmation par les autorités compétentes que celui-ci ou celle-ci est conforme aux exigences du présent règlement** et empêchent sa mise en service jusqu'à ce que celui-ci ou celle-ci ait été mis(e) en conformité.

## Amendement 15

### Proposition de règlement Article 19 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Quatre ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules

#### *Amendement*

1. Quatre ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules

neufs des sous-catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae et L7Ae doivent être équipés de systèmes de diagnostic embarqués (OBD) de première génération (OBD I), qui exercent un contrôle et fournissent des informations sur la continuité des circuits électriques, les circuits électriques ouverts, les courts-circuits et les défauts de capteur liés aux systèmes de gestion du véhicule et du moteur.

neufs des sous-catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae, L7Ae *et L7Ce* doivent être équipés de systèmes de diagnostic embarqués (OBD) de première génération (OBD I), qui exercent un contrôle et fournissent des informations sur la continuité des circuits électriques, les circuits électriques ouverts, les courts-circuits et les défauts de capteur liés aux systèmes de gestion du véhicule et du moteur.

#### *Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer une nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

### **Amendement 16**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 19 – paragraphe 4**

##### *Texte proposé par la Commission*

4. Après confirmation au moyen d'une décision adoptée par la Commission conformément à l'article 21, paragraphe 4, huit ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs des (sous-)catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae et L7Ae doivent également être équipés de systèmes OBD de deuxième génération (OBD II) qui, outre les éléments vérifiés par les systèmes OBD I, détectent non seulement les défaillances totales, mais aussi la détérioration de systèmes, de composants ou d'entités techniques pendant la durée de vie du véhicule, à la condition que leur efficacité par rapport au coût soit démontrée par l'étude d'incidence environnementale visée à l'article 21, paragraphes 4 et 5.

##### *Amendement*

4. Après confirmation au moyen d'une décision adoptée par la Commission conformément à l'article 21, paragraphe 4, huit ans après la date visée à l'article 82, paragraphe 2, tous les véhicules neufs des (sous-)catégories L1Be, L3e, L5e, L6Ae, L7Ae *et L7Ce* doivent également être équipés de systèmes OBD de deuxième génération (OBD II) qui, outre les éléments vérifiés par les systèmes OBD I, détectent non seulement les défaillances totales, mais aussi la détérioration de systèmes, de composants ou d'entités techniques pendant la durée de vie du véhicule, à la condition que leur efficacité par rapport au coût soit démontrée par l'étude d'incidence environnementale visée à l'article 21, paragraphes 4 et 5.

#### *Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 17

### Proposition de règlement Article 80 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

(2) Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de l'application du présent règlement au plus tard le **1<sup>er</sup> janvier 2019**.

*Amendement*

(2. Sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission rend compte au Parlement européen et au Conseil de l'application du présent règlement au plus tard le **1<sup>er</sup> janvier 2017**. ***Ce rapport tient compte des nouvelles technologies développées en vue d'améliorer la sécurité routière, telles que les normes de performance des crash tests et des exigences supplémentaires relatives à la sécurité fonctionnelle, comme le système d'appel électronique ou l'adaptation de vitesse intelligente (ISA), les systèmes d'alerte de vitesse excessive à l'approche des virages, l'indication automatique de la pression des pneus et de nouveaux systèmes d'éclairage permettant de se différencier des autres utilisateurs. La Commission propose, à la lumière de ce rapport, les modifications nécessaires au présent règlement.***

## Amendement 18

### Proposition de règlement Annexe I – catégories et types de véhicules – sous-catégorie L1Be – critère 3

*Texte proposé par la Commission*

(3) vitesse maximale par construction ≤  
25 km/h et

*Amendement*

(3) vitesse maximale par construction ≤  
45 km/h et

*Justification*

*Cette catégorie devrait s'inscrire dans le droit fil des définitions du permis de conduire européen.*

## Amendement 19

### Proposition de règlement

Annexe I – catégorie L3e – sous-catégorie L3e – "utilisation particulière" (nouvelle) – après la sous-catégorie L3e-A3

#### *Amendement*

*L3e – Utilisation particulière*

*Motocycle trial*

*(8) hauteur d'assise maximale: 700 mm;*

*(9) hauteur minimale de garde au sol: 280 mm;*

*(10) capacité maximale du réservoir: 4 l;*

*(11) valeur minimale du rapport global de transmission, dans le rapport le plus élevé (rapport de transmission primaire × rapport de transmission × rapport du couple conique): 7,5.*

*(12) masse maximale en ordre de marche (sans conducteur): 100 kg*

*(13) pas de place assise pour un passager.*

*Motocycle enduro*

*(8) hauteur d'assise minimale: 900 mm;*

*(9) hauteur minimale de garde au sol: 310 mm;*

*(10) valeur minimale du rapport global de transmission, dans le rapport le plus élevé (rapport de transmission primaire × rapport de transmission × rapport du couple conique): 6,0.*

*(11) masse maximale en ordre de marche (sans conducteur): 140 kg*

**(12) pas de place assise pour un passager.**

*Justification*

*Bon nombre de motocycles enduros et trials peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est d'ailleurs souvent le cas. Ils devraient dès lors également répondre aux exigences minimales relatives à la sécurité fonctionnelle pour une utilisation sur route. Il est dès lors proposé de créer une sous-catégorie de véhicules supplémentaire pour les motocycles enduros et trials. En ce qui concerne les critères de cette sous-catégorie, il est proposé de commencer avec certains critères éventuels, actuellement à l'examen, susceptibles de faire l'objet d'une amélioration au cours de la présente procédure législative.*

**Amendement 20**

**Proposition de règlement**

**Annexe I – catégorie L7e – sous-catégorie L7Ce (nouvelle) – après la sous-catégorie L7Be–P**

*Amendement*

**L7Ce**

**Véhicules tout-terrains**

**(8) Vitesse maximale par construction: 60 km/h**

**(9) Assise à califourchon**

**(10) Accélérateur de pouce**

**(11) Dispositif d'attelage arrière: charge de la remorque > 4 x son propre poids > 274 kg comme test de résistance, à ne pas considérer comme poids remorqué autorisé**

**(12) Masse en ordre de marche <400 kg**

**(13) Garde au sol > 180 mm**

**(14) Rapport empattement/garde au sol <6**



### *Justification*

*Bien qu'essentiellement prévu pour un usage hors route, de nouveaux véhicules tout-terrains peuvent également être utilisés sur la voie publique, ce qui est d'ailleurs souvent le cas. Ils devraient dès lors également répondre aux exigences minimales relatives à la sécurité fonctionnelle pour une utilisation sur route. Il est dès lors proposé de créer une sous-catégorie supplémentaire pour les véhicules tout-terrains. En ce qui concerne les critères de cette sous-catégorie, il est proposé de commencer avec certains critères éventuels, actuellement à l'examen, susceptibles de faire l'objet d'une amélioration au cours de la présente procédure législative.*

### **Amendement 21**

#### **Proposition de règlement**

#### **Annexe II – Catégories de véhicules – ligne 2 – sous-colonne 10**

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement</i>
L7Ae	L7Ae et L7Ce

### *Justification*

*Les véhicules tout-terrains (catégorie L7Ce) sont plus ou moins similaires aux quads routiers (catégorie L7 Ae) et devraient donc répondre aux mêmes types d'exigences de la réception UE par type de véhicules. Les spécificités de ces exigences devraient être précisées au cas par cas pour chaque sous-catégorie dans un acte délégué distinct.*

### **Amendement 22**

#### **Proposition de règlement**

#### **Annexe III – ligne 12 bis (nouvelle)**

<i>Amendement</i>		
<i>L7Ce</i>	<i>Véhicules tout-terrains</i>	<i>20</i>

### *Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer de nouvelles sous-catégories pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

### **Amendement 23**

#### **Proposition de règlement**

#### **Annexe VI – partie A – Émissions d'échappement après un démarrage à froid – sous-**

**partie A1 –Euro 3<sup>(4)</sup> – catégorie de véhicule L1Be – Masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote – ligne 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1200**

-

*Justification*

*La phase Euro 4 pour les cyclomoteurs devrait être introduite trois ans plus tôt (d'ici 2014) dans la mesure où ces véhicules constituent la sous-catégorie la plus problématique de la catégorie L en termes d'émissions.*

**Amendement 24**

**Proposition de règlement**

**Annexe VI – partie A – Émissions d'échappement après un démarrage à froid – sous-partie A1 – Euro 3<sup>(4)</sup> – catégorie de véhicule L1Be – Masse d'hydrocarbures totaux (THC) – ligne 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

-

**630**

*Justification*

*La phase Euro 4 pour les cyclomoteurs devrait être introduite trois ans plus tôt (d'ici 2014) dans la mesure où ces véhicules constituent la sous-catégorie la plus problématique de la catégorie L en termes d'émissions.*

**Amendement 25**

**Proposition de règlement**

**Annexe VI – partie A – Émissions d'échappement après un démarrage à froid – sous-partie A1 – Euro 3<sup>(4)</sup> – catégorie de véhicule L1Be – Masse des oxydes d'azote (NOx) – ligne 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

-

**170**

*Justification*

*La phase Euro 4 pour les cyclomoteurs devrait être introduite trois ans plus tôt (d'ici 2014) dans la mesure où ces véhicules constituent la sous-catégorie la plus problématique de la catégorie L en termes d'émissions.*

## Amendement 26

### Proposition de règlement

**Annexe VI – partie A – Émissions d'échappement après un démarrage à froid – sous-partie A1 – Euro 3<sup>(4)</sup> – colonnes 1 et 2 – ligne 7**

*Texte proposé par la Commission*

L5Be Tricycle utilitaire

*Amendement*

L5Be Tricycle utilitaire

**L7Ce - Véhicules tout-terrains**

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 27

### Proposition de règlement

**Annexe VI – partie A – Émissions d'échappement après un démarrage à froid – sous-partie A2 – Euro 4<sup>(5)</sup> – colonnes 1 et 2 – ligne 7**

*Texte proposé par la Commission*

L5Be Tricycle utilitaire

*Amendement*

L5Be Tricycle utilitaire

**L7Ce - Véhicules tout-terrains**

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

## Amendement 28

### Proposition de règlement

**Annexe VI – partie C – Limites des émissions par évaporation – sous-partie C2 –**

**Euro 5<sup>(6)</sup> – colonnes 1 et 2 – ligne 8**

*Texte proposé par la Commission*

L5Be	Tricycle utilitaire
	<i>Amendement</i>
L5Be	Tricycle utilitaire
<b>L7Ce</b>	<b>- Véhicules tout-terrains</b>

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

**Amendement 29**

**Proposition de règlement**

**Annexe VI – partie D – Limites concernant le niveau sonore – Euros 3<sup>(4)</sup>, 4<sup>(5)</sup> et 5<sup>(6)</sup> – colonnes 1, 2, 3 et 5 – ligne 12 bis (nouvelle)**

	<i>Amendement</i>		
<b>L7Ce</b>	<b>Véhicules tout-terrains</b>	<b>80</b>	<b>80</b>

*Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

**Amendement 30**

**Proposition de règlement**

**Annexe VII – partie A – Kilométrage concernant la disponibilité des véhicules de catégorie L – colonnes 1 et 2 – ligne 4 – point 5 bis (nouveau) – colonne 2 – ligne 4 – point 5 bis (nouveau)**

	<i>Amendement</i>	
<b>L7Ce</b>	<b>- Véhicules tout-terrains</b>	

### *Justification*

*Adaptation nécessaire pour créer cette nouvelle sous-catégorie pour les véhicules tout-terrains de manière à ce qu'ils soient couverts par le présent règlement pour des raisons de sécurité.*

#### **Amendement 31**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe VIII – colonne 3 – ligne 1 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(a) les motos neuves<sup>27</sup> de la sous-catégorie L3e-A1 qui sont vendus, immatriculés et mis en service doivent être munis d'un système d'antiblocage des roues<sup>28</sup>, d'un système combiné<sup>29</sup> ou des deux types de systèmes de freinage avancés, au choix du constructeur;*

*supprimé*

#### **Amendement 32**

##### **Proposition de règlement**

##### **Annexe VIII – colonne 3 – ligne 1 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b) les motos neuves des sous-catégories L3e-A2 et L3e-A3 qui sont vendus, immatriculés et mis en service pour être munis d'un système d'antiblocage des roues.*

*(b) les motos neuves des sous-catégories **L3e-A1**, L3e-A2 et L3e-A3 qui sont vendus, immatriculés et mis en service pour être munis d'un système d'antiblocage **sur les deux** roues.*

### *Justification*

*Le montage obligatoire de systèmes d'antiblocage des roues devrait être étendu aux motos de la sous-catégorie L3e-A1 dans la mesure où de nombreux conducteurs jeunes et inexpérimentés utilisent cette catégorie de motos. Les freins d'antiblocage sont plus efficaces s'ils sont installés sur les deux roues.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Réception et surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles	
<b>Références</b>	COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD)	
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 19.10.2010	
<b>Commission saisie pour avis</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 19.10.2010	
<b>Rapporteur</b> Date de la nomination	Roberts Zīle 17.11.2010	
<b>Examen en commission</b>	15.3.2011	23.5.2011
<b>Date de l'adoption</b>	24.5.2011	
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	39 0 2
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen	
<b>Suppléant (art. 187, par. 2) présent au moment du vote final</b>	Juozas Imbrasas	