



PARLEMENT EUROPÉEN

2014 - 2019

Commission des transports et du tourisme

2014/0012(COD)

19.6.2015

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

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 modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers (COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Rapporteure pour avis: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

I. Proposition de la Commission

Cette proposition a pour objet d'introduire dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans le règlement (CE) n° 595/2009 un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. Elle consiste en cinq mesures destinées à poursuivre les objectifs suivants:

- éviter que les limites actuelles d'ammoniac (NH_3) pour les véhicules lourds gênent la pénétration sur le marché de certains véhicules à allumage commandé, en particulier ceux fonctionnant au gaz naturel;
- relever le plafond de masse du règlement (CE) n° 715/2007 pour permettre aux constructeurs de réceptionner des véhicules en fonction de la législation sur les véhicules légers ou les véhicules lourds, au choix du constructeur;
- habiliter la Commission à introduire des limites plus strictes d'émissions à faible température pour les véhicules légers Euro 6;
- habiliter la Commission à introduire des limites d'émissions de NO_2 pour les véhicules légers Euro 6;
- habiliter la Commission à proposer la déréglementation des émissions de méthane (CH_4) dans le cadre de la législation sur les véhicules légers, à condition que les émissions de méthane soient incluses en tant qu'émissions en équivalents CO_2 dans le cadre de la législation de l'Union fixant des objectifs contraignants d'émissions de CO_2 pour les véhicules particuliers et utilitaires légers.

II. Position générale de la rapporteure pour avis

Votre rapporteure pour avis salue la proposition de la Commission, en particulier en ce qui concerne les dispositions qu'elle contient visant à l'introduction d'une limite d'émission de NO_2 et de limites plus strictes d'émissions à faible température pour les véhicules légers et à la suppression des obstacles administratifs inutiles, pour la réception par type des véhicules, qui n'ont pas d'incidence environnementale positive.

La pollution de l'air, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, représente un risque majeur pour la santé humaine. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que la pollution atmosphérique urbaine cause à elle seule 1,3 million de décès par an de par le monde. L'exposition à long terme et l'exposition aux pics de pollution peuvent avoir divers effets sur la santé, allant d'effets mineurs sur le système respiratoire à une mortalité prématurée. Deux polluants, l'ozone troposphérique (O_3) et les particules fines ($\text{PM}_{2,5}$), sont généralement reconnus comme étant les plus problématiques. Les concentrations élevées d'ozone sont à elles seules associées à 21 000 décès prématurés par an dans l'Union européenne. D'après l'OMS, l'exposition aux particules fines diminue l'espérance de vie de chaque personne en Europe de près d'un an en moyenne.

Les émissions des gaz d'échappement des véhicules légers et des véhicules lourds contribuent de façon significative à la pollution de l'air. Cela est particulièrement problématique dans les zones urbaines où la densité de véhicules à moteur et de population est plus élevée. Le transport routier est responsable de plus de 40 % des émissions de NO_x. Outre ses effets directs sur la santé, le NO₂, un composant du NO_x, représente également la principale source d'aérosols de nitrate, qui constituent une part importante des particules fines et, en présence d'ultraviolets, d'O₃. Par ce mécanisme, les émissions de NO₂ aggravent les problèmes de pollution à l'O₃ et aux PM_{2,5}. Les véhicules à moteur neufs sont en moyenne plus efficaces énergétiquement et émettent moins de polluants que les véhicules plus anciens. Toutefois, en raison de la croissance persistante du volume du transport routier, cet état de fait ne se traduit pas par une baisse équivalente des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre issues du transport routier.

Il est intéressant de relever que la proposition de la Commission vise à régler certains de ces problèmes en assouplissant les limites d'émission d'ammoniac (NH₃) issu des véhicules lourds à allumage commandé et de méthane (CH₄) issu des véhicules légers à allumage commandé. L'objectif de ces dispositions est de promouvoir la pénétration sur le marché des véhicules fonctionnant au gaz naturel qui ont des difficultés à respecter les limites d'émission actuelles pour le NH₃ et le CH₄. On escompte que le remplacement à grande échelle des véhicules diesel par des véhicules fonctionnant au gaz naturel, en particulier dans les zones urbaines, aura une incidence positive significative sur l'environnement en ce qui concerne les émissions de NO_x et de CO₂.

Toutefois, la Commission propose, à côté de cette incidence environnementale positive, de relever potentiellement les limites d'émissions de NH₃ (ammoniac) et de CH₄ (méthane). L'étude d'impact a démontré que l'augmentation des émissions de NH₃ découlant de la suppression de la valeur limite pour les véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel serait très insignifiante. L'impact environnemental mondial de cette option pourrait donc être considéré comme positif, compte tenu de la baisse des émissions de NO_x et de CO₂ due à la généralisation attendue des véhicules fonctionnant au gaz naturel, qui ne constituent actuellement qu'une part marginale du marché. En ce qui concerne les émissions de méthane, la Commission ne devrait relever la valeur limite des émissions d'hydrocarbures totaux (THC) pour les véhicules légers à allumage commandé que si ce relèvement est compensé par la réduction globale de l'effet de serre du total cumulé des émissions de CO₂ et de méthane. Votre rapporteure pour avis souhaite souligner que la Commission devrait continuer à surveiller l'évolution des émissions d'ammoniac et de méthane issues des véhicules à allumage commandé mis sur le marché, et proposer des mesures appropriées si nécessaire.

Enfin, votre rapporteure pour avis souhaite que l'on garantisse que les véhicules à moteur neufs soient équipés de systèmes aidant le conducteur à adopter un style de conduite éco-efficace afin de réduire la consommation de carburant et, partant, l'émission de polluants et de gaz à effet de serre. Dans son étude d'impact, la Commission a évalué en profondeur les avantages d'équiper les voitures neuves de compteurs de consommation de carburant (FCM) et d'indicateurs de changement de rapport (GSI) à un coût minimal. Par conséquent, votre rapporteure pour avis juge nécessaire d'introduire ces systèmes en tant que dispositifs standard des véhicules neufs, conformément aux conclusions de l'analyse d'impact de la Commission.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme 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 2

Texte proposé par la Commission

(2) Bien que les émissions de méthane ne soient pas connues pour avoir un effet nocif direct sur la santé humaine, le méthane est un important gaz à effet de serre. Aussi, conformément à la communication de la Commission sur l'application et l'évolution future de la législation communautaire relative aux émissions des véhicules légers et aux informations sur la réparation et l'entretien (Euro 5 et 6) et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil³, la Commission devrait envisager d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de CO₂.

² JO C 182 du 19.7.2008, p. 17.

³ 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).

Amendement

(2) Bien que les émissions de méthane ne soient pas connues pour avoir un effet nocif direct sur la santé humaine, le méthane est un important gaz à effet de serre. Aussi, conformément à la communication de la Commission sur l'application et l'évolution future de la législation communautaire relative aux émissions des véhicules légers et aux informations sur la réparation et l'entretien (Euro 5 et 6)² et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil³, la Commission devrait envisager d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de CO₂, ***après avoir procédé à une consultation de tous les acteurs et une analyse d'impact si nécessaire, dans le contexte de la révision du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 510/2011.***

² JO C 182 du 19.7.2008, p. 17.

³ 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).

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Afin de faciliter l'introduction de véhicules fonctionnant au gaz naturel, la limite d'émissions actuelle pour l'ensemble des hydrocarbures (THC) devrait être relevée *et l'effet* des émissions de méthane *devrait être pris en compte et exprimé en équivalent CO₂ à des fins réglementaires et d'information des consommateurs.*

Amendement

(3) Afin de faciliter l'introduction de véhicules fonctionnant au gaz naturel, la limite d'émissions actuelle pour l'ensemble des hydrocarbures (THC) devrait être relevée. *Cependant, pour ce qui est des émissions maximales de THC autorisées, il convient de fixer une valeur limite garantissant que l'éventuelle augmentation* des émissions de méthane *dues aux véhicules à allumage commandé sera compensée par la réduction globale de l'effet de serre du total combiné des émissions de CO₂ et de méthane produites par ces véhicules.*

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Les résultats de la procédure d'essai qui constitue la base des règlements sur la réception au regard des émissions devrait tenir compte des niveaux d'émissions observés dans des conditions réelles de conduite, en tenant compte des résultats et des évaluations du projet Artemis, financé par l'Union. Par conséquent, il convient de concevoir des systèmes de contrôle des émissions et des cycles d'essai qui tiennent compte des conditions de conduite réelle, en particulier dans les zones urbaines, où les conditions de conduite sont bien plus transitoires que dans le cycle d'essai réglementaire.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) Pour atteindre les objectifs de réduction de l'incidence environnementale des émissions polluantes produites par le transport routier, il est nécessaire de prévoir l'abandon progressif des carburants à teneur élevée en carbone et l'adoption d'autres carburants qui en contiennent moins, par exemple le gaz naturel, même si le chemin à parcourir pour parvenir à une véritable écologisation du transport routier passe par l'adoption de nouvelles solutions technologiques à faible incidence environnementale, comme c'est le cas pour les véhicules dont le moteur est électrique, à hydrogène ou à air comprimé.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Les concentrations élevées de pollution atmosphérique dues aux émissions de précurseurs de l'O₃ (concentration élevée d'ozone, combinée à des températures estivales élevées) ainsi qu'aux particules émises par les moteurs diesel et aux autres émissions (qui, avec le processus dit d'"inversion", provoquent le smog hivernal), devraient être évitées grâce à des mesures de précaution. En particulier, travailler en coopération étroite avec les services météorologiques devrait permettre de prendre des mesures adéquates en temps voulu.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Le potentiel que présente une attitude de conduite efficace, dite "éco-efficace", pour la réduction de la consommation de carburant, et donc de l'émission de polluants et de gaz à effet de serre, est insuffisamment exploité. Cela est principalement dû à un manque d'informations ou de sensibilisation des conducteurs sur la manière de conduire efficacement. Les moyens techniques pour faciliter la conduite éco-efficace s'appuient principalement sur deux types de systèmes embarqués: les compteurs de consommation de carburant (FCM) et les indicateurs de changement de rapport (GSI). Le FCM est un dispositif qui fournit au conducteur des informations précises sur la consommation réelle de carburant du véhicule, y compris la consommation instantanée de carburant, la consommation moyenne de carburant, la consommation de carburant au ralenti et la consommation de carburant de toute la durée de vie du véhicule, ainsi qu'une estimation du type de véhicule sur la base du niveau de carburant réel. Un GSI indique le rapport optimal lorsque celui-ci est différent du rapport sélectionné, et ce que le conducteur devrait faire (passer au rapport supérieur ou inférieur) pour réduire la consommation de carburant. Il est destiné à donner au conducteur d'un véhicule à boîte de vitesses manuelle un avertissement visuel lorsqu'un changement de rapport est nécessaire. Les GSI ont déjà été rendus obligatoires dans les voitures particulières neuves de catégorie M1 équipées d'une boîte de vitesses manuelle, mais pas dans d'autres types de véhicules à moteur comme les véhicules utilitaires légers, les camions ou

les bus. En revanche, il n'existe encore aucune prescription légale concernant le montage de FCM pour aucune catégorie de véhicule à moteur. Des études montrent que le potentiel de conduite éco-efficace peut être mieux exploité lorsque les deux systèmes sont utilisés en même temps. Par ailleurs, le FCM pourrait aider les consommateurs à acheter des véhicules ayant une consommation de carburant faible. Ceci serait en particulier pertinent dans le cas des véhicules lourds pour lesquels il n'existe pour le moment aucune exigence juridique d'affichage de l'efficacité énergétique et des émissions de CO₂ des véhicules proposés à la vente. FCM et GSI peuvent être installés à bas coût pour le constructeur mais sont actuellement souvent indisponibles ou bien vendus dans le cadre de packages en option, ce qui entrave leur généralisation. En outre, lorsqu'ils sont disponibles, ces dispositifs sont souvent installés d'une manière qui n'est pas bien adaptée pour faciliter l'écoconduite (par exemple, pas de visibilité permanente, pas d'informations instantanées sur la consommation de carburant, divergence entre la consommation de carburant affichée et la consommation réelle).

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air et d'assurer le maintien de l'effort visant à réduire les émissions des véhicules, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) devrait être délégué à la Commission pour ce qui concerne les modalités d'application du

Amendement

(7) Afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air et d'assurer le maintien de l'effort visant à réduire les émissions des véhicules, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (*traité FUE*) devrait être délégué à la Commission pour ce qui concerne les modalités d'application du

règlement (CE) n° 715/2007 aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 dont la masse de référence dépasse 2 610 kg sans que la masse maximale *du véhicule* dépasse 5 000 kg, les procédures spécifiques, les essais et les prescriptions pour la réception par type, les prescriptions pour la mise en application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs de manipulation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions, les mesures nécessaires à la mise en application de l'obligation faite aux constructeurs de fournir un accès illimité et normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le remplacement, sur le certificat de conformité, des informations concernant les émissions massiques de CO₂ par des informations concernant la masse totale des émissions en équivalents CO₂, le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux dans le cas des véhicules à allumage commandé, la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de rééchelonner les valeurs limites fondées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites fondées sur le nombre de particules afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole, l'adoption d'une procédure révisée de mesure des particules et une valeur limite pour le nombre de particules, une valeur limite pour les émissions de NO₂ et des limites pour les émissions à l'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission devrait assurer une transmission simultanée, rapide et appropriée des documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

règlement (CE) n° 715/2007 aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 dont la masse de référence dépasse 2 610 kg sans que la masse *en charge* maximale *techniquement admissible* dépasse 7 500 kg, les procédures spécifiques, les essais et les prescriptions pour la réception par type, les prescriptions pour la mise en application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs de manipulation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions, les mesures nécessaires à la mise en application de l'obligation faite aux constructeurs de fournir un accès illimité et normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le remplacement, sur le certificat de conformité, des informations concernant les émissions massiques de CO₂ par des informations concernant la masse totale des émissions en équivalents CO₂, le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux dans le cas des véhicules à allumage commandé, la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de rééchelonner les valeurs limites fondées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites fondées sur le nombre de particules afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole, l'adoption d'une procédure révisée de mesure des particules et une valeur limite pour le nombre de particules, une valeur limite pour les émissions de NO₂ et des limites pour les émissions à l'échappement à basses températures pour les véhicules réceptionnés déclarés conformes aux limites d'émissions Euro 6. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission devrait assurer une transmission simultanée, rapide et appropriée des documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.

Justification

D'après la législation actuelle, deux réceptions par type sont requises pour différentes variantes du même type de véhicule. Ceci cause une charge administrative inutile et n'a aucune incidence environnementale positive. L'extension de la masse en charge maximale techniquement admissible jusqu'à 7 500 kg permettrait aux véhicules dépassant les limites actuelles de masse des véhicules légers de 2610/2840 kg d'être soit réceptionnés au titre de la législation sur les véhicules légers, soit au titre de celle sur les véhicules lourds, au choix du constructeur.

Amendement 8

Proposition de règlement

Article 1 – point 1

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Après la publication des actes délégués adoptés conformément au deuxième alinéa et à la demande du constructeur, le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil* dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse maximale ne dépasse pas **5 000** kg.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en application de l'article 14 bis concernant les modalités d'application du présent règlement aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse maximale ne dépasse pas **5 000** kg. Les actes délégués doivent assurer en particulier que lors des essais sur banc dynamométrique, la masse opérationnelle réelle du véhicule soit correctement prise en compte pour déterminer l'inertie équivalente ainsi que d'autres paramètres par défaut concernant la puissance et la

Amendement

Après la publication des actes délégués adoptés conformément au deuxième alinéa et à la demande du constructeur, le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil* dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse ***en charge*** maximale ***techniquement admissible*** ne dépasse pas **7 500** kg.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en application de l'article 14 bis concernant les modalités d'application du présent règlement aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 définies dans l'annexe II de la directive 2007/46/CE dont la masse de référence dépasse 2 610 kg mais dont la masse ***en charge*** maximale ***techniquement admissible*** ne dépasse pas **7 500** kg. Les actes délégués doivent assurer en particulier que lors des essais sur banc dynamométrique, la masse opérationnelle réelle du véhicule soit correctement prise en compte pour déterminer l'inertie équivalente ainsi que d'autres paramètres par défaut concernant

charge.

* JO L 263 du 9.10.2007, p. 1."

la puissance et la charge.

* JO L 263 du 9.10.2007, p. 1."

Justification

L'extension de la masse en charge maximale techniquement admissible jusqu'à 7 500 kg permettrait aux véhicules dépassant les limites actuelles de masse des véhicules légers de 2610/2840 kg d'être soit réceptionnés au titre de la législation sur les véhicules légers, soit au titre de celle sur les véhicules lourds, au choix du constructeur. La "masse en charge maximale techniquement admissible" est la masse totale de la combinaison du véhicule à moteur et de la ou des remorques déclarée par le constructeur.

Amendement 9

Proposition de règlement

Article 1 – point 2 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 5 – paragraphe 1

Texte en vigueur

Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, **en utilisation normale**, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Amendement

(2 bis) À l'article 5, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

"Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, **dans des conditions de conduite réelle**, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Le constructeur veille à l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions en respectant un facteur de conformité qui tienne uniquement compte des tolérances possibles de la procédure de mesure des émissions."

Amendement 10

Proposition de règlement

Article 1 – point 2 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007
Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 ter) À l'article 5, le paragraphe suivant est ajouté:

"1 bis. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules sont équipés de dispositifs de mesure de la consommation de carburant, conformément aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés conformément à ce dernier."

Amendement 11

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 bis (nouveau)
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 5 – paragraphe 3 – point a

Texte en vigueur

Amendement

"a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif;

(3 bis) À l'article 5, paragraphe 3, le point a) est modifié comme suit:

"a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai **basés sur les émissions produites en condition de conduite réelle, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions**, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif;"

Amendement 12

Proposition de règlement
Article 1 – point 3 ter (nouveau)
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 5 – paragraphe 3 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) À l'article 5, paragraphe 3, le point suivant est inséré:

"e bis) équipement des véhicules avec un compteur de consommation de carburant qui fournit au conducteur des informations précises sur la consommation réelle de carburant du véhicule, en affichant au minimum les données suivantes: la consommation instantanée de carburant (en l/100 km), la consommation moyenne de carburant (en l/100 km), la consommation de carburant au ralenti (en l/h) et la consommation de carburant de toute la durée de vie du véhicule (en l), ainsi qu'une estimation du type de véhicule en se basant sur la consommation réelle de carburant;"

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 1 – point 3 quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 5 – paragraphe 3 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 quater) À l'article 5, paragraphe 3, le point suivant est inséré:

"i bis) un facteur de conformité, correspondant au rapport entre le niveau maximum d'émissions d'un polluant donné mesuré dans des conditions réelles et la valeur limite Euro 6 pour ce polluant, qui devrait être fixé à la valeur la plus basse possible;"

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 – point 3 quinquies (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007
Article 5 – paragraphe 3 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***(3 quinquies) À l'article 5, paragraphe 3,
l'alinéa suivant est ajouté:***

"La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2016, un acte délégué visant à compléter les exigences visées au paragraphe 1 bis et au point e bis) du présent paragraphe. À compter du 1^{er} janvier 2018, les autorités nationales refusent d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules qui ne respectent pas ces exigences. À compter du 1^{er} janvier 2019, les autorités nationales considèrent, lorsqu'un nouveau véhicule ne satisfait pas à ces exigences, que le certificat de conformité n'est plus valide et interdisent l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un tel véhicule."

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 – point 5 – sous-point a

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis concernant:

a) le remplacement, sur les certificats de conformité visés à l'article 18 de la directive 2007/46/CE, des informations concernant les émissions massiques de CO₂ par les informations sur la masse

Amendement

1. La Commission étudie la possibilité d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de CO₂, de sorte que l'effet de serre des émissions de méthane soit pris en considération et soit exprimé en équivalent CO₂ à des fins réglementaires et d'information des consommateurs. À cette fin, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de la révision du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 510/2011.

totale des émissions en équivalents CO₂, ce qui correspond à la somme des émissions massiques de CO₂ et des émissions massiques de méthane exprimées en équivalents CO₂ pour ce qui est de leurs effets en tant que gaz à effet de serre;

b) le relèvement ou le retrait de la valeur limite pour les émissions d'hydrocarbures totaux (THC) des véhicules à allumage commandé.

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 – point 5 – sous-point a

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 14 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 14 bis, afin de relever les valeurs limites des hydrocarbures totaux (THC) pour les véhicules à allumage commandé. Pour ce qui est des émissions maximales de THC autorisées, il convient de fixer une valeur limite garantissant que l'éventuelle augmentation des émissions de méthane dues aux véhicules à allumage commandé sera compensée par la réduction globale de l'effet de serre du total combiné des émissions de CO₂ et de méthane produites par ces véhicules.

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 1 – point 6

Règlement (CE) n° 715/2007
Article 14 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 1 à 5, est conféré à la Commission pour une durée *indéterminée* à compter du [...].

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 8 et à l'article 14, paragraphes 1 *bis* à 5, est conféré à la Commission pour une durée *de cinq ans* à compter du [*date d'entrée en vigueur de la présente directive*]. *La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

Amendement 18

Proposition de règlement
Article 1 – point 7 bis (nouveau)
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 18 – paragraphe 3

Texte en vigueur

"3. Les modifications ou les *mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 6, sont adoptées* au plus tard *le 2 juillet 2008*."

Amendement

(7 bis) À l'article 18, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Les modifications ou les *actes délégués visés à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphes 1 bis à 5, sont adoptés* au plus tard [*un an après l'entrée en vigueur du présent règlement*]."

Amendement 19

Proposition de règlement
Article 2 – point 1 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 595/2009
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte en vigueur

Amendement

(1 bis) À l'article 5, le paragraphe suivant est ajouté:

"2 bis. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules sont équipés de dispositifs de mesure de la consommation de carburant, conformément aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés conformément à ce dernier."

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 2 – point 1 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 595/2009

Article 5 – paragraphe 4 – phrase introductive

Texte en vigueur

Amendement

(1 ter) À l'article 5, paragraphe 4, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

4. La Commission **adopte des mesures** pour la **mise en œuvre du** présent article, y **compris des mesures** relatives aux éléments suivants:

"4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 bis afin de développer les procédures spécifiques, les essais et les exigences pour la réception par type visés au présent article, ainsi que des exigences relatives aux éléments suivants:"

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 2 – point 1 quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 595/2009

Article 5 – paragraphe 4 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quater) À l'article 5, paragraphe 4, le point suivant est inséré:

"e bis) équipement des véhicules avec un compteur de consommation de carburant qui fournit au conducteur des informations précises sur la consommation réelle de carburant du véhicule, en affichant au minimum les données suivantes: la consommation instantanée de carburant (en l/100 km), la consommation moyenne de carburant (en l/100 km), la consommation de carburant au ralenti (en l/h) et la consommation de carburant de toute la durée de vie du véhicule (en l), ainsi qu'une estimation du type de véhicule en se basant sur la consommation réelle de carburant."

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 2 – point 1 quinquies (nouveau)

Règlement (CE) n° 595/2009

Article 5 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quinquies) À l'article 5, paragraphe 4, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2016, un acte délégué visant à compléter les exigences visées au paragraphe 2 bis et au point e bis) du présent paragraphe. À compter du 1^{er} janvier 2018, les autorités nationales refusent d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules qui ne respectent pas ces exigences. À compter du 1^{er} janvier 2019, les autorités nationales considèrent,

lorsqu'un nouveau véhicule ne satisfait pas à ces exigences, que le certificat de conformité n'est plus valide et interdisent l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un tel véhicule."

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 2 – point 1 sexies (nouveau)

Règlement (CE) n° 595/2009

Article 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 sexies) L'article suivant est inséré:

"Article 12 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées dans le présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 5, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une

date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité d'actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Tout acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil."

Amendement 24

Proposition de règlement Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3 bis

Indicateurs de changement de vitesse

La Commission évalue s'il est approprié d'introduire une obligation en ce qui concerne l'installation d'indicateurs de changement de vitesse dans les véhicules disposant d'une boîte de vitesse manuelle autres que ceux de la catégorie M1, pour lesquels une obligation existe déjà en vertu de la législation actuelle. Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil visant à étendre le champ d'application de l'article 11 du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil^{1bis} à d'autres catégories de véhicules.

***^{1 bis} Règlement (CE) n° 661/2009 du
Parlement européen et du Conseil du
13 juillet 2009 concernant les
prescriptions pour l'homologation
relatives à la sécurité générale des
véhicules à moteur, de leurs remorques et
des systèmes, composants et entités
techniques distinctes qui leur sont
destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).***

PROCÉDURE

Titre	Réduction des émissions polluantes des véhicules routiers	
Références	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 6.2.2014	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 6.2.2014	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska 26.11.2014	
Examen en commission	5.5.2015	15.6.2015
Date de l'adoption	16.6.2015	
Résultat du vote final	+: 35 –: 8 0: 1	
Membres présents au moment du vote final	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski	
Suppléants présents au moment du vote final	Ivo Belet, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Patricija Šulin, Henna Virkkunen	
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Jarosław Wałęsa	