



2019/0101(COD)

19.2.2020

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 le règlement (CE) n° 715/2007 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 (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Rapporteur pour avis: Sven Schulze

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le présent 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, compétente au fond, s'imposait en raison d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne.

Selon cet arrêt du 13 décembre 2018, les facteurs de conformité pour l'immatriculation par type de véhicule conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil¹ n'auraient pas dû être introduits au moyen de la procédure de comitologie. Il aurait été préférable d'opter pour la procédure législative ordinaire. L'appel interjeté contre l'arrêt attaqué est pendant. La Commission a néanmoins décidé, parallèlement à cela, de présenter une proposition législative relative à l'introduction de facteurs de conformité.

Votre rapporteur pour avis se félicite que la Commission se préoccupe d'assurer sécurité juridique et fiabilité aux constructeurs et aux consommateurs. Il va également de soi pour votre rapporteur pour avis que les constructeurs et les consommateurs peuvent continuer à se baser sur les facteurs de conformité déjà issus de la procédure de comitologie.

Votre rapporteur pour avis souhaiterait suggérer, qu'à l'avenir, les facteurs de conformité et les marges d'erreur soient clairement différenciés et concrétise cette nécessité par des amendements.

¹ 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).

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 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction

Amendement

(3) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction

et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules sont parvenus à réduire considérablement les émissions de polluants réglementés, tel n'a pas été le cas pour les émissions de NO_x provenant de moteurs diesel ou de particules pour les moteurs essence à injection directe, en particulier dans les véhicules légers. Il est **donc** nécessaire de **prendre des mesures pour corriger cette situation**.

et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules sont parvenus à réduire considérablement les émissions de polluants réglementés **contenus dans cette norme**, tel n'a pas été le cas pour les émissions de NO_x provenant de moteurs diesel ou de particules pour les moteurs essence à injection directe, en particulier dans les véhicules légers. **Afin d'obtenir une nouvelle diminution des émissions de NO_x en conditions de conduite réelles**, il est nécessaire de **mettre au point de nouvelles technologies grâce à la certification et à la normalisation des systèmes PEMS. En l'absence de motif justifiant le contraire, la Commission devrait réviser annuellement la marge d'erreur à la baisse, jusqu'à parvenir à un niveau de précision élevé, afin de tenir compte de l'amélioration de la qualité de la procédure de mesure et du progrès technique des PEMS.**

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La Commission a effectué une analyse détaillée des procédures, essais et prescriptions pour la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) n° 692/2008 sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et a constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5 ou Euro 6 dépassaient sensiblement les émissions mesurées sur le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NO_x des véhicules diesel.

Amendement

(4) La Commission a effectué une analyse détaillée des procédures, essais et prescriptions pour la réception par type qui sont définis dans le règlement (CE) n° 692/2008 sur la base de ses propres recherches et d'informations externes et a constaté que les émissions générées en conditions de conduite réelles sur route par les véhicules Euro 5 ou Euro 6 dépassaient sensiblement, **dans presque tous les cas**, les émissions mesurées sur le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) réglementaire, notamment en ce qui concerne les émissions de NO_x des véhicules diesel.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) En conséquence, la Commission a mis au point une nouvelle méthode d'essai des émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, à savoir la procédure d'essai RDE. Celle-ci a été introduite par les règlements (UE) 2016/427¹⁸ et (UE) 2016/646¹⁹ de la Commission, ultérieurement reprise dans le règlement (UE) 2017/1151 et améliorée par **le règlement** (UE) 2017/1154 de la Commission²⁰.

¹⁸ Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 82 du 31.3.2016, p. 1.

¹⁹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

²⁰ Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et

Amendement

(5) En conséquence, la Commission a mis au point une nouvelle méthode d'essai des émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, à savoir la procédure d'essai RDE. Celle-ci a été introduite par les règlements (UE) 2016/427¹⁸ et (UE) 2016/646¹⁹ de la Commission, ultérieurement reprise dans le règlement (UE) 2017/1151 et améliorée par **les règlements** (UE) 2017/1154²⁰ et **2018/1832^{20 bis}** de la Commission.

¹⁸ Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 82 du 31.3.2016, p. 1.

¹⁹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

²⁰ Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et

abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.

abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.

20 bis Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission du 5 novembre 2018 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique, JO L 301 du 27.11.2018, p. 1.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Le règlement (UE) 2016/646²¹ a introduit les dates d'application de la procédure d'essai RDE, ainsi que les critères de conformité pour l'essai RDE. À cette fin, des facteurs de conformité spécifiques aux polluants ont été **utilisés** pour tenir compte des incertitudes statistiques et techniques des mesures effectuées au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

Amendement

(6) Le règlement (UE) 2016/646²¹ a introduit les dates d'application de la procédure d'essai RDE, ainsi que les critères de conformité pour l'essai RDE. À cette fin, des facteurs de conformité spécifiques aux polluants ont été **introduits et des marges d'erreur distinctes utilisées** pour tenir compte des incertitudes statistiques et techniques des mesures des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). **Il convient de distinguer clairement le facteur de conformité (CF= 1) de toute marge d'erreur liée aux instruments.**

²¹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

²¹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Le 13 décembre 2018, le Tribunal a rendu un arrêt dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16²² concernant une action en annulation du règlement (UE) 2016/646. Le Tribunal a annulé la partie du règlement (UE) 2016/646 qui établissait les facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité des résultats d'essais RDE avec les limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007. Le Tribunal a estimé que seul le législateur pouvait introduire ces facteurs de conformité car ils touchaient à un élément essentiel du règlement (CE) n° 715/2007.

²² Arrêt du 13 décembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles et Ayuntamiento de Madrid v Commission, T-339/16, T-352/16 et T-391/16, EU:T:2018:927.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 8

Amendement

(7) Le 13 décembre 2018, le Tribunal a rendu un arrêt dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16²² concernant une action en annulation du règlement (UE) 2016/646. Le Tribunal a annulé la partie du règlement (UE) 2016/646 qui établissait les facteurs de conformité ***et les marges d'erreur*** utilisés pour évaluer la conformité des résultats d'essais RDE avec les limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007. Le Tribunal a estimé que seul le législateur pouvait introduire ces facteurs de conformité ***et ces marges d'erreur*** car ils touchaient à un élément essentiel du règlement (CE) n° 715/2007. ***L'appel interjeté contre l'arrêt attaqué est pendant.***

²² Arrêt du 13 décembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles et Ayuntamiento de Madrid v Commission, T-339/16, T-352/16 et T-391/16, EU:T:2018:927.

Texte proposé par la Commission

(8) Le Tribunal n'a pas remis en cause la justification technique des facteurs de conformité. Par conséquent, et étant donné qu'au stade actuel de l'évolution technologique, il subsiste un écart entre les émissions mesurées en conduite réelle et celles mesurées en laboratoire, il convient d'introduire les facteurs de conformité dans le règlement (CE) n° 715/2007.

Amendement 7

**Proposition de règlement
Considérant 9**

Texte proposé par la Commission

(9) Afin de permettre aux constructeurs de respecter les limites d'émissions Euro 6 dans le cadre de la procédure d'essai RDE, il convient d'introduire les critères de conformité pour l'essai RDE en deux étapes. Lors de la première étape, à la demande du constructeur, un facteur de conformité temporaire devrait s'appliquer, tandis que, dans une deuxième étape, seul le facteur de conformité final devrait être utilisé. La Commission devrait réexaminer les **facteurs de conformité finaux** en fonction du progrès technique.

Amendement 8

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

Amendement

(8) Le Tribunal n'a pas remis en cause la justification technique des facteurs de conformité ***ni des marges d'erreur***. Par conséquent, et étant donné qu'au stade actuel de l'évolution technologique, il subsiste un écart entre les émissions mesurées en conduite réelle et celles mesurées en laboratoire, il convient d'introduire ***exactement les mêmes*** facteurs de conformité ***et marges d'erreur en ce qui concerne les PEMS*** dans le règlement (CE) n° 715/2007.

Amendement

(9) Afin de permettre aux constructeurs de respecter les limites d'émissions Euro 6 dans le cadre de la procédure d'essai RDE, il convient d'introduire les critères de conformité pour l'essai RDE en deux étapes. Lors de la première étape, à la demande du constructeur, un facteur de conformité temporaire devrait s'appliquer, tandis que, dans une deuxième étape, seul le facteur de conformité final devrait être utilisé. La Commission devrait réexaminer ***annuellement les marges d'erreur en fonction du progrès technique en ce qui concerne les véhicules à moteur ainsi que les systèmes portables de mesure des émissions (PEMS), et les utiliser dans les futurs actes législatifs.***

(9 bis) Pour éviter toute insécurité juridique en ce qui concerne les réceptions par type déjà accordées depuis le 1^{er} septembre 2017 ainsi que les futures réceptions par type, il est essentiel de rétablir à l'identique tous les facteurs de conformité et marges d'erreur adoptés précédemment, sans modifier le chiffre total, d'autant plus que les constructeurs ont déjà conçu leurs véhicules en tenant compte de la procédure RDE déjà approuvée. Afin de revoir la marge d'erreur à la baisse, la Commission est invitée à tenir compte de toute norme adoptée par le Comité européen de normalisation (CEN) dans le cadre d'une procédure type visant à évaluer l'incertitude de la mesure RDE des émissions de particules et des gaz d'échappement. La Commission chargera dès lors le CEN d'élaborer une norme de performance des PEMS visant à déterminer les marges d'erreur individuelles des systèmes portables de mesure des émissions. Avant l'application de cette norme, la Commission s'est engagée à réévaluer annuellement la marge d'erreur et à procéder à sa mise à jour uniquement lorsque la technologie de mesure aura été améliorée.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des véhicules, 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

Amendement

(11) Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des véhicules, 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 modalités des procédures, essais et prescriptions spécifiques pour la réception par type. La délégation aurait notamment pour objet: de compléter le règlement (CE) n° 715/2007 par de telles modalités révisées ainsi que par les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions; d'établir les prescriptions nécessaires à l'application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions; ***de prendre les mesures nécessaires à l'application de l'obligation faite au constructeur de fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules; d'adopter une procédure de mesure révisée pour les particules.*** La délégation devrait, en outre, inclure la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de réviser ***à la baisse les facteurs de conformité finaux*** pour tenir compte des progrès techniques des PEMS, ***de ré-étalonner les valeurs limites basées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules.*** 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 «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient systématiquement avoir accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Amendement 10

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ces obligations comprennent le respect des limites d'émissions définies dans l'annexe I. Afin de déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I, les valeurs d'émissions déterminées au cours d'un essai valide de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) sont divisées par le facteur de conformité applicable **indiqué** dans le tableau 2a de l'annexe I. Le résultat doit **rester en dessous des** limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de ladite annexe.

Amendement

Ces obligations comprennent le respect des limites d'émissions définies dans l'annexe I. Afin de déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I, les valeurs d'émissions déterminées au cours d'un essai valide de mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) sont divisées par le facteur de conformité applicable **ou, aux endroits stipulés, par la somme du facteur de conformité et de la marge d'erreur applicables indiqués** dans le tableau 2a de l'annexe I. Le résultat doit **respecter les** limites d'émissions Euro 6 indiquées dans le tableau 2 de ladite annexe.

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point a
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. 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.;

Amendement

1. 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. **Le constructeur garantit également la fiabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et s'efforce de réduire le risque de vol ou de dégradation desdits dispositifs.**

Amendement 12

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 14 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis ***afin d'adopter les mesures suivantes sur la base des résultats du programme de mesure des particules de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement au sein de l'Union:***

a) pour modifier le présent règlement afin de revoir les ***valeurs limites concernant la masse de particules et le nombre de particules indiquées dans l'annexe I;***

b) pour compléter le présent règlement ***par l'adoption d'une procédure de mesure révisée concernant le nombre de particules.***

Amendement 13

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Règlement (CE) n° 715/2007
Article 14 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) pour modifier le présent règlement afin ***d'adapter au*** progrès technique les ***facteurs de conformité finaux*** spécifiques aux polluants indiqués dans le tableau 2a

Amendement

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis:

a) pour modifier le présent règlement afin de revoir ***en fonction du progrès technique*** les ***marges d'erreur spécifiques aux polluants définies dans le tableau 2a de l'annexe I en tenant compte des incertitudes techniques liées à l'utilisation des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS);***

b) pour compléter le présent règlement ***afin d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles;***

de l'annexe I.

incertitudes techniques liées à l'utilisation des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 10 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 14 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

10 bis) À l'article 14, le paragraphe suivant est inséré:

«5 bis. La Commission tient compte des normes adoptées par le Comité européen de normalisation (CEN), qui fournissent un moyen techniquement éprouvé d'évaluer l'incertitude de mesure RDE concernant les émissions de particules et les gaz d'échappement, et rend obligatoire le recours à ces normes en vertu du présent règlement afin qu'une autorité compétente vérifie une marge d'incertitude spécifique pour l'application des PEMS et détermine s'il suffit de remplacer les marges d'erreur spécifiques indiquées au tableau 2a de l'annexe I du présent règlement ou s'il faut les compléter.»

Amendement 15

Proposition de règlement

Annexe – paragraphe 1

Règlement (CE) n° 715/2007

Annexe I – tableau 2a

Texte proposé par la Commission

Tableau 2a: Facteurs de conformité des émissions en conditions de conduite réelles

Oxydes d'azote (NO _x)	Nombre de particules (PN)	Monoxyde de carbone (CO) ⁽¹⁾	Hydrocarbures totaux (THC)	Hydrocarbures et oxydes d'azote combinés
-----------------------------------	---------------------------	-----------------------------------------	----------------------------	------------------------------------------

(THC + NO_x)

CF _{pollutant-final} ⁽²⁾	1,43	1,5
CF _{pollutant-temp} ⁽³⁾	2,1	1,5

(1) Les émissions de CO doivent être mesurées et enregistrées pour tous les essais RDE.

(2) CF_{pollutant-final} est le facteur de conformité utilisé pour déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6 en tenant compte des incertitudes techniques liées à l'utilisation des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

(3) CF_{pollutant-temp} est le facteur de conformité temporaire qui peut être utilisé à la demande du constructeur à la place de CF_{pollutant-final} pendant une période de 5 années et 4 mois après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphes 4 et 5.

Amendement

Tableau 2a: Facteurs de conformité des émissions en conditions de conduite réelles^(0 bis)

	Oxydes d'azote (NO _x)	Nombre de particules (PN)	Monoxyde de carbone (CO) ⁽¹⁾	Hydrocarbures totaux (THC)	Hydrocarbures et oxydes d'azote combinés (THC + NO _x)
CF _{pollutant-final} ⁽²⁾	<i>1 + marge où marge = 0,43</i>	<i>1 + marge où marge = 0,5</i>			
CF _{pollutant-temp} ⁽³⁾	2.1	<i>1 + marge où marge = 0,5</i>			

(0 bis) Afin de vérifier une marge d'erreur individuelle des systèmes portables de mesure des émissions pour compléter ou remplacer les marges indiquées au tableau 2a de l'annexe au présent règlement, la Commission tient compte de toute norme CEN qui fournit un moyen techniquement éprouvé d'évaluer la marge d'erreur de mesure RDE en ce qui concerne la mesure des émissions de particules et des gaz d'échappement (NO_x et PN) en vue de déterminer une norme de performance des PEMS.

(1) Les émissions de CO doivent être mesurées et enregistrées pour tous les essais RDE.

(2) CF_{pollutant-final} est le facteur de conformité utilisé pour déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6, **exprimé en tant que somme de l'objectif de performance du véhicule en matière d'émissions et** des incertitudes techniques liées à l'utilisation des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS), **c'est-à-dire la marge (d'erreur).**

(3) CF_{pollutant-temp} est le facteur de conformité temporaire qui peut être utilisé à la demande du constructeur à la place de CF_{pollutant-final} pendant une période de 5 années et 4 mois après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphes 4 et 5.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	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
Références	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 15.7.2019
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 15.7.2019
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Sven Schulze 29.7.2019
Date de l'adoption	19.2.2020
Résultat du vote final	+ : 38 - : 7 0 : 0
Membres présents au moment du vote final	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Rosa D'Amato, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Suppléants présents au moment du vote final	Clotilde Armand, Tom Berendsen, Paolo Borchia, Josianne Cutajar, Clare Daly, Angel Dzhambazki, Valter Flego, Roman Haider, Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Robert Roos, Henna Virkkunen

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Robert Roos
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux
PPE	Tom Berendsen, Andor Deli, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	Clotilde Armand, José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov

7	-
GUE/NGL	Clare Daly
NI	Rosa D'Amato
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

0	0

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention