



2022/0365(COD)

24.7.2023

## 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 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Rapporteur pour avis: Marian-Jean Marinescu

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

La norme Euro 7 s'appliquera à tous les véhicules à moteur en fixant des limites pour les émissions autres que de gaz d'échappement, y compris les émissions de particules provenant des freins et des pneumatiques, pour réduire la pollution atmosphérique due aux véhicules à moteur neufs vendus dans l'Union en vue de répondre à l'ambition «zéro pollution» du pacte vert pour l'Europe. Si la proposition contribuera nettement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réalisation des objectifs environnementaux de l'Union, sa mise en œuvre impliquera également une vague d'investissements pour toutes les catégories de constructeurs de véhicules (véhicules utilitaires légers et poids lourds) ainsi que pour l'ensemble des entreprises produisant des composants et des entités techniques distinctes (pneus et freins), investissements qui seront probablement répercutés sur les consommateurs.

Dans son analyse d'impact, la Commission européenne estime que le prix d'une voiture particulière augmentera de 150 euros au maximum, tandis que l'industrie automobile estime quant à elle une hausse de prix de 2 000 euros. Les estimations sont aussi très différentes en ce qui concerne les poids lourds. En raison de la hausse des prix, plus de 250 millions de véhicules (véhicules utilitaires légers et poids lourds) actuellement utilisés dans l'Union devraient, selon les prévisions, rester en circulation après l'entrée en vigueur de la norme Euro 7. Pour ces véhicules, il n'y a pas d'autre solution, pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, que d'utiliser des carburants alternatifs. Le cadre législatif doit inciter le secteur à investir dans la recherche et le développement des carburants alternatifs les moins polluants et encourager les économies d'échelle dans la production de ces carburants afin de garantir la disponibilité de ceux-ci en quantité suffisante pour les véhicules en circulation et à des prix abordables.

Cependant, il convient de souligner que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et celle des autres émissions qui font l'objet de la norme Euro 7 ne peuvent pas être traitées séparément. Elles sont liées, puisque l'objectif stratégique ultime est d'atteindre l'objectif fixé dans le train de mesures «Ajustement à l'objectif 55», visant une réduction de 55 % des émissions de CO<sub>2</sub> en 2030. La législation européenne doit s'adapter à cette situation, sans quoi l'Europe produira des biens obsolètes sur le plan technologique et concurrentiel.

Compte tenu de tous ces éléments, le rapporteur pour avis de la commission TRAN a pour objectif de préserver l'équilibre et la proportionnalité entre les avantages pour l'environnement et les coûts socioéconomiques de la proposition, afin de garantir d'une part des normes élevées de qualité de l'air pour nos citoyens et de veiller d'autre part à ce que l'industrie européenne ait la possibilité d'appliquer ces règles dans un délai raisonnable en ayant à investir le moins possible et en compromettant le moins possible sa compétitivité, et ce tout en évitant de fortes hausses de prix qui limiteraient la mobilité et la possibilité, pour le consommateur moyen, d'acheter une voiture, feraient augmenter les prix des transports et alimenteraient l'inflation qui a déjà atteint un niveau sans précédent dans l'Union.

### **Points essentiels du rapport**

#### 1. Calendrier

Au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission est tenue d'adopter les actes d'exécution ou délégués.

Le règlement s'appliquera trois ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et délégués correspondant aux nouveaux types de véhicules M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et leurs composants et entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques et des freins, pour ces véhicules, et cinq ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et délégués correspondant aux nouveaux types de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et leurs composants et entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques et des freins, pour ces véhicules, ainsi que pour les remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>.

2. Méthodes d'essai plus proches des normes Euro 6/VI fondées sur une technologie et une méthodologie qui ont fait leurs preuves afin de garantir une mise en œuvre en temps utile.

3. Approche technologiquement neutre. Introduction d'une nouvelle catégorie de véhicule: véhicule à carburant neutre en CO<sub>2</sub>.

4. Réduction de la complexité, des coûts administratifs et des coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités. Flexibilité pour les petits et très petits producteurs.

5. Pneumatiques. Alignement sur les travaux du groupe de travail sur l'abrasion des pneumatiques du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29).

6. Freins. Méthodes d'essai alignées sur les travaux du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (ci-après WP29), en simplifiant les procédures.

7. Batteries. Nouvelle définition de la «durabilité de la batterie»: durabilité d'une batterie de traction mesurée en fonction de l'état de l'énergie certifiée (SOCE) et de l'état de l'autonomie certifiée (SOCR).

9. Capteurs et mesure des émissions. Disposition précisant que les mesures d'incitation correspondantes ne doivent pas entraîner une baisse de la sécurité routière ou une restriction de la mobilité.

10. Les prescriptions relatives à la durée de vie ne s'appliquent que dans les limites de l'usage normal des véhicules.

## **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 1**

*Texte proposé par la Commission*

(1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, **le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil<sup>43</sup> a introduit** un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

---

<sup>43</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

## **Amendement 2**

### **Proposition de règlement Considérant 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, **il convient que le présent règlement introduise** un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules ***tout en préservant les droits des citoyens de l'Union en matière de mobilité, leur droit de choisir librement le type de voiture ou de moteur qu'ils utilisent, et en maintenant les prix des voitures particulières à un niveau abordable pour la population ainsi que la compétitivité et les emplois du secteur, tout en préservant le droit des citoyens de l'Union à un air propre et sain.***

*Amendement*

***(1 bis) Les exigences relatives aux méthodes d'essai pour les procédures de réception par type pour les véhicules particuliers légers et les véhicules utilitaires légers ainsi que pour les***

*véhicules à moteur et les moteurs en ce qui concerne les émissions des poids lourds et des autobus, y compris les conditions limites pour les essais concernant les substances déjà réglementées, devraient rester celles qui sont actuellement établies dans le règlement (UE) 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 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules énoncées dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.*

### **Amendement 3**

#### **Proposition de règlement Considérant 1 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(1 ter) Les exigences en matière de méthodologie d'essai pour les procédures de réception par type des véhicules particuliers légers et des véhicules utilitaires légers, ainsi que des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne les émissions des poids lourds et des autobus pour les nouvelles substances sont régies par le présent règlement, toutefois, la méthodologie d'essai doit être compatible avec le règlement 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 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et avec le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif*

*à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, dans le respect de ses dispositions. Afin de laisser suffisamment de temps aux fabricants pour élaborer et mettre en œuvre la nouvelle méthode d'essai, deux années supplémentaires seront accordées pour la réglementation des nouvelles substances.*

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement Considérant 2

*Texte proposé par la Commission*

(2) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») devraient rester harmonisées afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'un niveau *élevé* de protection de l'environnement et de la santé commun à tous les États membres.

*Amendement*

(2) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») devraient rester harmonisées afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'un niveau *ambitieux* de protection de l'environnement et de la santé commun à tous les États membres *et contribuer à une meilleure qualité de l'air. Dans le cadre du plan d'action de l'Union «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols», la norme Euro 7 devrait également contribuer à la transition sociale et écologique sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050 (pacte vert);*

#### Amendement 5

##### Proposition de règlement Considérant 4

*Texte proposé par la Commission*

(4) Les prescriptions techniques pour la

*Amendement*

(4) Les prescriptions techniques pour la

réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil («Euro 6»)<sup>44</sup> et le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil («Euro VI»)<sup>45</sup>. ***L'existence de deux règlements s'explique par le fait que les émissions des véhicules lourds ont été vérifiées sur la base d'essais de moteurs, tandis que pour les véhicules légers, la base était l'essai de véhicules entiers. Depuis lors, des méthodes permettant de tester les véhicules légers et lourds sur la route ont été mises au point. Il n'est donc plus nécessaire de fonder la réception par type sur des essais de moteurs.***

---

<sup>44</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>45</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil («Euro 6»)<sup>44</sup> et le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil («Euro VI»)<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>45</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

## Amendement 6

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) Les prescriptions applicables à la réception par type des pneumatiques C1, C2 et C3 nouvellement fabriqués sont définies dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale. Le présent règlement complète donc ces prescriptions techniques (qui devraient demeurer les prescriptions de base pour la réception par type des nouveaux pneumatiques) par des prescriptions relatives à l'abrasion des pneumatiques.***

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission différentes pour ces véhicules.

(5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission différentes pour ces véhicules **et en conservant les mêmes procédures d'essai.**

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

(6) En outre, les limites d'émission actuelles ont été adoptées en 2007 pour les véhicules légers et en 2009 pour les véhicules lourds. Les deux limites d'émission ont été adoptées sur la base de la technologie alors disponible. Depuis lors, la technologie a progressé et le niveau d'émissions atteint grâce à une combinaison de technologies actuelles est nettement inférieur à celui atteint il y a plus de 15 ans. ***Ces progrès technologiques devraient se traduire par des limites d'émission fondées sur les technologies de pointe existantes et sur les connaissances en matière de contrôle de la pollution et pour tous les polluants concernés.***

**Amendement 9**

**Proposition de règlement  
Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Il est également nécessaire de réduire la complexité, les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités et de garantir une mise en œuvre efficace et efficiente des normes d'émission Euro. ***La simplification passe par la suppression de dates d'application différentes pour les limites et les essais qui existaient sous Euro 6 et Euro VI, par l'élimination des essais d'émissions multiples et complexes lorsque de tels essais ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble rationalisé et cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.***

*Amendement*

(6) En outre, les limites d'émission actuelles ont été adoptées en 2007 pour les véhicules légers et en 2009 pour les véhicules lourds. Les deux limites d'émission ont été adoptées sur la base de la technologie alors disponible. Depuis lors, la technologie a progressé et le niveau d'émissions atteint grâce à une combinaison de technologies actuelles est nettement inférieur à celui atteint il y a plus de 15 ans.

*Amendement*

(7) Il est également nécessaire de réduire la complexité, les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités et de garantir une mise en œuvre efficace et efficiente des normes d'émission Euro.

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 8

*Texte proposé par la Commission*

(8) Afin de garantir que les émissions **des véhicules légers et** des véhicules **lourds** sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules **dans des conditions réelles d'utilisation avec un ensemble minimal** de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite, **et pas uniquement en laboratoire.**

*Amendement*

(8) Afin de garantir que les émissions **de gaz d'échappement** des véhicules **légers** sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules **avec un ensemble statistiquement représentatif et non biaisé** de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite.

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(8 bis) Les performances RDE sont démontrées en soumettant les véhicules à des essais sur route avec leurs modes de conduite et conditions de charges normaux. L'essai RDE est représentatif des véhicules utilisés sur leurs parcours réels sur la voie publique, en charge normale. Pour le résultat de l'essai de vérification de la conformité du véhicule, les performances en matière d'émissions lors d'une conduite non représentative et biaisée ne sont pas prises en considération.**

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(9) **La précision de l'équipement**

**supprimé**

*portable de mesure des émissions utilisé pour mesurer les émissions des véhicules utilisés sur route s'est considérablement améliorée depuis leur introduction. Il est donc approprié de fonder les limites d'émission sur de telles mesures sur route et, par conséquent, les essais sur route ne nécessitent plus l'utilisation de facteurs de conformité.*

### Amendement 13

#### Proposition de règlement Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

(10) Les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie moyenne prévue des véhicules dans l'Union.

*Amendement*

(10) Les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie moyenne prévue des véhicules ***et l'usage normal qui en est fait*** dans l'Union.

### Amendement 14

#### Proposition de règlement Considérant 11

*Texte proposé par la Commission*

(11) Il existe désormais des technologies disponibles et largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation, du stationnement et du ***ravitaillement*** d'un véhicule ***à essence***. Il est donc approprié de fixer des limites d'émission pour ces composés organiques volatils à un niveau inférieur et d'introduire des limites d'émission pour la phase de ravitaillement.

*Amendement*

(11) Il existe désormais des technologies disponibles et largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation ***et*** du stationnement d'un véhicule. Il est donc approprié de fixer des limites d'émission pour ces composés organiques volatils à un niveau inférieur et d'introduire des limites d'émission pour la phase de ravitaillement.

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) Les émissions autres que les gaz d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que les gaz d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que les gaz d'échappement. La Commission devrait élaborer un rapport sur l'abrasion des pneumatiques d'ici la fin de 2024 visant à examiner les méthodes de mesure et l'état de la technique afin de proposer des limites d'abrasion des pneumatiques.

*Amendement*

(12) Les émissions autres que les gaz d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que les gaz d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que les gaz d'échappement. La Commission devrait élaborer un rapport sur l'abrasion des pneumatiques d'ici la fin de 2024 visant à examiner les méthodes de mesure et l'état de la technique afin de proposer des limites d'abrasion des pneumatiques, ***conformément aux travaux du groupe de travail sur l'abrasion des pneumatiques du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29).***

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 13

*Texte proposé par la Commission*

(13) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup> réglemente les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont l'objectif principal est de réduire au minimum la consommation de carburant d'un véhicule

*Amendement*

(13) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup> réglemente les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont l'objectif principal est de réduire au minimum la consommation de carburant d'un véhicule

lorsqu'un conducteur suit ses indications. Toutefois, les exigences en matière d'émissions de polluants en utilisation réelle, y compris lorsqu'elles suivent les GSI, devraient être prises en compte dans le présent règlement.

---

<sup>46</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Considérant 13 bis (nouveau)**

lorsqu'un conducteur suit ses indications. Toutefois, les exigences en matière d'émissions de polluants en utilisation réelle, y compris lorsqu'elles suivent les GSI, devraient être prises en compte dans le présent règlement *de façon à ne pas stigmatiser les conducteurs, ni en fonction de leur mode de conduite, du type de motorisation ou de boîte de vitesse de leur véhicule, ni en fonction de l'âge du véhicule.*

---

<sup>46</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

**(13 bis)** *Afin de permettre aux constructeurs de respecter les limites d'émissions dans le cadre des procédures d'essai, la Commission devrait introduire les critères de conformité 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. Le facteur de conformité final devrait être fixé au cours d'une période de transition et inclure une marge exprimant l'incertitude de mesurage supplémentaire. La Commission devrait examiner continuellement ce facteur de conformité au regard du progrès technique et le corriger à la baisse tous les ans en s'appuyant sur des données scientifiques, l'amélioration de la précision de la procédure de mesure et les améliorations techniques. Le facteur devrait être progressivement réduit jusqu'à cesser de s'appliquer, d'ici à 2035.*

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 14

(14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les

(14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les

acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des moniteurs de l'état de *santé* de la batterie devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries *des voitures particulières* devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 15

#### *Texte proposé par la Commission*

(15) La manipulation de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. ***Il est donc de la plus haute importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être***

acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des moniteurs de l'état de *l'énergie certifiée (SOCE) et de l'état de l'autonomie certifiée (SOCR)* de la batterie devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU<sup>47</sup>. ***Des programmes européens de soutien à la recherche et à la production de batteries utilisant des technologies moins polluantes devraient également être envisagés.***

---

<sup>47</sup> Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22

#### *Amendement*

(15) La manipulation de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée ***grâce à des mesures visant à prévenir la promotion, la vente et l'installation de dispositifs de manipulation.*** La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. ***Les États membres devraient donc suivre l'exemple d'autres États membres en enregistrant le nombre de kilomètres parcourus par un véhicule lors de l'entretien ou du contrôle technique périodique de celui-ci. Il est donc***

*altérés.*

*important que les nouveaux véhicules soient conçus de manière à assurer une protection appropriée de ces systèmes. Il est également nécessaire de prévoir un système efficace de sanctions pour les constructeurs automobiles qui produisent et/ou utilisent des systèmes de contrôle, de diagnostic et de surveillance qui falsifient les résultats de façon à les rendre conformes au présent règlement.*

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). ***Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision ou à temps les dysfonctionnements et ne force pas suffisamment à effectuer les réparations en temps utile. Il est donc possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce qu'ils sont autorisés à faire. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence le comportement des véhicules en matière d'émissions au moyen d'un système de surveillance embarqué (OBM). L'OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque cela s'avère nécessaire. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et qu'il réglemente ses exigences techniques.***

*Amendement*

(16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD) ***et du témoin de défaillance (TD) présent sur le tableau de bord. Il est toutefois possible que les véhicules émettent plus que ce qu'ils sont autorisés à faire en fonction du temps nécessaire aux conducteurs et aux opérateurs pour suivre l'indication du témoin de défaillance du système OBD. Certains capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler le comportement des véhicules en matière d'émissions et peuvent aider à améliorer la fonctionnalité du système OBD. La prise de mesures découlant de ces systèmes ne doit pas entraîner de diminution de la sécurité routière ni de restriction de la mobilité.***

## Amendement 21

**Proposition de règlement**  
**Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

(17) Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui **respectent** des **limites d'émission plus faibles ou une durabilité de la batterie supérieure à ce qui est exigé par le présent règlement**, ou **inclure des options avancées telles que le géorepérage et les contrôles adaptatifs**. Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée. Un passeport environnemental des véhicules (PEV) devrait donc être mis à disposition.

**Amendement 22**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

(18) **Si la Commission présente une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub> en dehors du champ d'application des normes en matière de CO<sub>2</sub> relatives au parc, et conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union, le présent règlement devra être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.**

**Amendement 23**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 19**

*Amendement*

(17) Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui **utilisent** des **carburants à émissions nulles** ou des **véhicules à haute efficacité WLTP**. Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée. Un passeport environnemental des véhicules (PEV) devrait donc être mis à disposition.

*Amendement*

(18) **Le présent règlement devrait prévoir la réception par type des nouveaux véhicules légers et lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub>. Il convient d'établir une catégorie spécifique de véhicules pour ladite réception par type. De tels véhicules utilisant un moteur à combustion interne devraient pouvoir être immatriculés, même après 2035, afin de permettre une approche strictement neutre sur le plan technologique.**

*Texte proposé par la Commission*

(19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire sur la base de cycles de conduite réels aléatoires.

*Amendement*

(19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire **conformément aux procédures du présent règlement. Pour ce qui concerne les exigences relatives au O<sub>2</sub>, le présent règlement ne s'appliquera aux petites et ultra-petites entreprises manufacturières que six ans après l'entrée en vigueur de la législation dérivée pertinente.**

**Amendement 24**

**Proposition de règlement  
Considérant 21**

*Texte proposé par la Commission*

(21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options et désignations des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de

*Amendement*

(21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options et désignations des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de

communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir par les constructeurs de véhicules multi-étapes, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO<sub>2</sub> pour ces véhicules multi-étapes; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et essais visant à i) mesurer les émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris des cycles d'essai RDE aléatoires *et dans le pire des cas*, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti, ii) déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact *de* remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> sur le CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation, les émissions au freinage, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer *la performance* des capteurs (*OBD* et *OBM*); viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des

communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir par les constructeurs de véhicules multi-étapes, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO<sub>2</sub> pour ces véhicules multi-étapes; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et essais visant à i) mesurer les émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris des cycles d'essai RDE, aléatoires *mais statistiquement pertinents*, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti, ii) déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact *des* remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> sur le CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation *et* les émissions au freinage *conformément aux travaux du WP29 des Nations unies*, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries *conformément aux travaux du WP29 des Nations unies*, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer *le bon fonctionnement* des

systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes antipollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; xi) les méthodes permettant d'évaluer le bon fonctionnement des types agréés sous des dénominations spécifiques EURO 7; xii) les critères applicables aux réceptions par type au regard des émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) les contrôles et procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes; xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques, *ainsi que* xviii) le format du PEV, les données et la méthode de communication des données du PEV. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>.

capteurs *pour l'OBD et l'OBM*; viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes antipollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; xi) les méthodes permettant d'évaluer le bon fonctionnement des types agréés sous des dénominations spécifiques Euro 7; xii) les critères applicables aux réceptions par type au regard des émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) les contrôles et procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes; xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques *au sens du WP29*; xviii) le format du PEV, les données et la méthode de communication des données du PEV; *ainsi que* ***xix) les mesures visant à clarifier l'application des essais que les constructeurs, les États membres, les parties tierces / la Commission devraient effectuer pour la réception par type initiale, la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché.*** Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>. ***La Commission devrait adopter les actes prévus au présent paragraphe au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou de la réglementation issue des travaux du***

---

<sup>50</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

---

<sup>50</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement Considérant 22**

#### *Texte proposé par la Commission*

(22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de **véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; l'introduction des options et désignations de véhicules sur la base de technologies innovantes pour les constructeurs, mais également en fixant des limites d'émission de particules de frein et d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que des exigences minimales de performance pour les batteries et des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai de véhicules Euro 7 et l'établissement des définitions et des règles spéciales pour les petits constructeurs** pour les **véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>**. Il importe particulièrement que la Commission

#### *Amendement*

(22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de freins ou de pneumatiques Euro 7; **l'application des prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7, mais uniquement en vue de réduire la complexité des procédures; la fixation de** limites d'émission de particules de frein et d'abrasion pour les types de pneumatiques, **conformément à la méthode d'essai et aux limites définies par le WP29 des Nations unies, ainsi que des exigences minimales de performance** pour les **batteries**. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En

procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>51</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

---

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

## Amendement 26

### Proposition de règlement Considérant 23

#### *Texte proposé par la Commission*

(23) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules sont mises à jour et toutes contenues dans le présent règlement, il convient d'abroger les règlements (CE) n° 595/2009 et (CE) n° 715/2007 existants et de les remplacer par le présent règlement.

## Amendement 27

### Proposition de règlement Considérant 25

particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. ***La Commission devrait adopter les actes prévus au présent paragraphe au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou de la réglementation issue des travaux du WP29.***

---

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

#### *Amendement*

(23) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules sont mises à jour et toutes contenues dans le présent règlement, il convient d'abroger les règlements (CE) n° 595/2009 et (CE) n° 715/2007 existants et de les remplacer par le présent règlement **à l'exception des annexes correspondant aux procédures d'essai.**

*Texte proposé par la Commission*

(25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales compétentes en matière de réception par type et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement. Il y a donc lieu de reporter la date d'application. Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait ***être la plus rapide techniquement possible***, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée de deux ans, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules lourds.

**Amendement 28**

**Proposition de règlement  
Considérant 25 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales compétentes en matière de réception par type et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement. Il y a donc lieu de reporter la date d'application. Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait ***correspondre à trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur des actes de droit dérivé***, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée de deux ans, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles ***et à faibles émissions*** sera plus longue pour les véhicules lourds.

*Amendement*

***(25 bis) Compte tenu des dispositions du règlement actuel, il est essentiel de prendre en considération les incidences sur le comportement des consommateurs et leur capacité à acheter de nouveaux véhicules légers et lourds construits dans l'Union. Il est indispensable de faciliter l'accès à une mobilité abordable et de limiter les éventuelles répercussions négatives sur l'emploi dans le secteur automobile. Les coûts de mise en conformité avec la réglementation et les coûts d'ajustement ne devraient pas être répercutés sur le consommateur final a posteriori ni compromettre la compétitivité de l'industrie automobile européenne.***

## Amendement 29

### Proposition de règlement Considérant 26

*Texte proposé par la Commission*

(26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques applicables à la réception par type des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne les émissions, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

*Amendement*

(26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques applicables à la réception par type des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne les émissions, ***ainsi qu'assurer des niveaux élevés de protection de l'environnement et de la santé***, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

## Amendement 30

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Les prescriptions techniques et dispositions administratives établies par le présent règlement pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués doivent être envisagées conjointement avec les prescriptions techniques et les dispositions***

*administratives relatives aux pneumatiques énoncées dans le règlement (UE) 2019/2144 relatif à la sécurité générale.*

## Amendement 31

### Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. Le présent règlement ne concerne pas les exigences relatives aux conditions et procédures d'essai pour les substances déjà réglementées, les procédures de réception par type des véhicules particuliers, des véhicules utilitaires légers, des véhicules à moteur, des véhicules utilitaires lourds et des autobus. Pour ces règles, 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 et le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules s'appliquent indépendamment.***

## Amendement 32

### Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 ter. Le présent règlement établit des règles concernant les méthodes d'essai relatives aux substances nouvellement***

*réglementées pour les procédures de réception par type des véhicules particuliers et utilitaires légers et des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds et des autobus. Ces méthodes respectent et ne font que prolonger le règlement 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 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ainsi que le règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et tous les actes d'exécution et actes délégués y afférents.*

### Amendement 33

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

*Texte proposé par la Commission*

2) «réception initiale au regard des émissions» ou «IETA», la première phase d'une procédure de réception par type au regard des émissions avant que la fiche de réception par type au regard des émissions ne soit délivrée par les autorités et que les véhicules soient mis en production;

*Amendement*

2) «réception initiale au regard des émissions» ou «IETA», la première phase d'une procédure de réception par type au regard des émissions avant que la fiche de réception par type au regard des émissions ne soit délivrée par les autorités et que les véhicules, *les composants et les entités techniques distinctes* soient mis en production;

### Amendement 34

#### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 4

*Texte proposé par la Commission*

4) «conformité en service» ou «ISC», les activités effectuées sur les véhicules en circulation aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;

*Amendement*

4) «conformité en service» ou «ISC», **dans le contexte du présent règlement**, les activités effectuées sur les véhicules en circulation aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;

**Amendement 35**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 7**

*Texte proposé par la Commission*

7) «émissions d'échappement», les émissions provenant du tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur de toutes les substances suivantes: CO<sub>2</sub>, composés gazeux, solides, **liquides** et émissions par le carter;

*Amendement*

7) «émissions d'échappement», les émissions provenant du tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur de toutes les substances suivantes: CO<sub>2</sub>, composés gazeux, solides, et émissions par le carter;

**Amendement 36**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 10**

*Texte proposé par la Commission*

10) «oxydes d'azote» ou «NO<sub>x</sub>»; la somme des **oxydes d'azote** émis par le tuyau d'échappement;

*Amendement*

10) «oxydes d'azote» ou «NO<sub>x</sub>», la somme des **NO et NO<sub>2</sub>** émis par le tuyau d'échappement;

**Amendement 37**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 11**

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

*conformément à la procédure exposée dans le présent règlement;*

### **Amendement 38**

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

*Texte proposé par la Commission*

14) «nombre de particules de **plus de** 10 nm» ou «PN<sub>10</sub>», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins **dont le diamètre est supérieur ou égal à 10 nm;**

*Amendement*

14) «nombre de particules de 10 nm» ou «PN<sub>10</sub>», le nombre total de particules solides **avec une coupure nominale à 10 nm** émises par le tuyau d'échappement ou les freins, **mesuré conformément aux dispositions du présent règlement;**

### **Amendement 39**

#### **Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 17**

*Texte proposé par la Commission*

17) «hydrocarbures totaux» ou «THC», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement;

*Amendement*

17) «hydrocarbures totaux» ou «THC», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, **mesurés conformément au présent règlement;**

### **Amendement 40**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

### **Amendement 41**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 24**

*Texte proposé par la Commission*

24) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds;  
***«consommation d'énergie», la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;***

*Amendement*

24) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds;

**Amendement 42**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 24 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***24 bis) «consommation d'énergie», la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;***

**Amendement 43**

**Proposition de règlement**  
**Article 3 – alinéa 2 – point 28**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

28) «émissions de particules de frein», ***les particules émises par le système de freinage d'un véhicule;***

28) «émissions de particules de frein», ***émissions de particules provenant de l'abrasion des freins au sens du WP29;***

**Amendement 44**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

29) «abrasion des pneumatiques», **abrasion telle que définie par le WP29;**

**Amendement 45**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 34**

*Texte proposé par la Commission*

34) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné;

*Amendement*

34) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné **et installé sur ledit véhicule à la date de sa première immatriculation;**

**Amendement 46**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 36**

*Texte proposé par la Commission*

36) **«fonction de contrôle adaptative», un système qui ajuste le moteur, les systèmes antipollution ou d'autres paramètres du véhicule dans le but d'améliorer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité du système anti-pollution en fonction de l'utilisation prévue du véhicule;**

*Amendement*

**supprimé**

**Amendement 47**

**Proposition de règlement**

**Article 3 – alinéa 2 – point 37**

*Texte proposé par la Commission*

37) «système de diagnostic embarqué» ou «OBD», un système **qui peut générer des informations de diagnostic embarqué (OBD), au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2018/858, et qui est capable de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil;**

*Amendement*

37) «système de diagnostic embarqué» ou «OBD», **aux fins du présent règlement, un système installé à bord d'un véhicule capable de détecter un dysfonctionnement des systèmes de contrôle des émissions contrôlées, de le localiser plus ou moins précisément au moyen de codes d'erreur stockés dans la mémoire de l'ordinateur et de signaler l'information au moyen d'un système d'alerte;** capable également de communiquer **cette information via le port OBD à des fins de contrôle technique et d'incitation à la vigilance;**

**Amendement 48**

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

*Texte proposé par la Commission*

38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de **détecter des dépassements d'émissions ou, le cas échéant, lorsqu'un véhicule est en mode zéro émission, est capable de signaler la survenance de tels dépassements au moyen d'informations stockées dans le véhicule** et de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD **et par transmission sans fil;**

*Amendement*

38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de **surveiller les émissions en tenant compte de la tolérance de mesurage du système OBM** et de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD, **notamment à des fins de contrôle technique;**

**Amendement 49**

**Proposition de règlement  
Article 3 – alinéa 2 – point 39**

*Texte proposé par la Commission*

39) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de

*Amendement*

39) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de

carburant et d'énergie» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité énergétique du véhicule;

## Amendement 50

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 2 – point 39 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

carburant et d'énergie» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité énergétique du véhicule, *ainsi qu'aux fins des contrôles techniques*;

*Amendement*

**39 bis) «mesures d'incitation», toutes les mesures prises après des dépassements répétés d'émissions détectés par un système OBM; ces mesures comprennent le système d'avertissement du conducteur, l'autocorrection des émissions, la communication d'informations à l'autorité chargée du contrôle technique, mais elles ne doivent pas compromettre la sécurité routière ni restreindre la mobilité;**

## Amendement 51

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 2 – point 42

*Texte proposé par la Commission*

42) «émissions en conditions de conduite réelles» ou «RDE», les émissions d'un véhicule dans les conditions de conduite normales et étendues, **comme spécifié** dans les **tableaux 1 et 2 de l'annexe III**;

*Amendement*

42) «émissions en conditions de conduite réelles» ou «RDE», les émissions d'un véhicule dans les conditions de conduite normales et **en même temps dans au plus une des conditions** étendues **en mode maximal, telles que spécifiées** dans

les *annexes pertinentes* du  
règlement (UE) 2017/1151, du  
règlement (UE) n° 582/2011 et de  
l'article 4 du règlement (UE) 595/2009;

#### Amendement 52

##### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 57 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**57 bis) «véhicule à carburant neutre en CO<sub>2</sub>», véhicule léger ou véhicule lourd équipé d'un moteur à combustion fonctionnant exclusivement avec un carburant neutre en CO<sub>2</sub>;**

#### Amendement 53

##### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 57 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**57 ter) «carburant neutre en CO<sub>2</sub>», tous les carburants qui permettent d'équilibrer les émissions de CO<sub>2</sub> et leur élimination sur l'ensemble du cycle de vie et qui ne produisent donc pas d'émissions nettes de gaz à effet de serre ni d'empreinte carbone, et qui sont conformes au principe d'innovation, à la neutralité technologique et aux critères de durabilité de la directive 2018/2001 et des actes délégués y associés;**

#### Amendement 54

##### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 57 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**57 quater) «facteur de correction du**

*carbone», un facteur qui applique une correction aux émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement des véhicules pour l'évaluation de la conformité, afin de refléter l'intensité des émissions de GES et la part des carburants neutres en CO<sub>2</sub>;*

#### **Amendement 55**

##### **Proposition de règlement Article 3 – alinéa 2 – point 58**

*Texte proposé par la Commission*

**58) «technologies de géorepérage», les technologies qui permettent à un véhicule hybride de fonctionner sans utiliser le moteur à combustion interne (c'est-à-dire pour permettre le mode «zéro émission») lorsqu'il est conduit à l'intérieur d'une zone géographique spécifique;**

*Amendement*

**supprimé**

#### **Amendement 56**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**61) «puissance aux roues», la puissance établie selon le présent règlement, à fournir aux voiles de roue d'un véhicule et utilisée pour sa propulsion;**

#### **Amendement 57**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**62) «rapport puissance/masse», le rapport entre la puissance nominale et la masse en charge maximale techniquement admissible (TPMLM) conformément à**

## **Amendement 58**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – alinéa 2 – point 67**

*Texte proposé par la Commission*

67) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule **à émission nulle** peut parcourir jusqu'à épuisement de la batterie de traction ou du réservoir de carburant, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;

*Amendement*

67) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule peut parcourir **en mode zéro émission** jusqu'à épuisement de la batterie de traction ou du réservoir de carburant, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;

## **Amendement 59**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – alinéa 2 – point 69**

*Texte proposé par la Commission*

69) «durabilité de la **batterie**», la durabilité d'une batterie de traction mesurée en fonction de **son état de santé**;

*Amendement*

69) «durabilité de la **batterie (embarquée)**», la durabilité d'une batterie de traction mesurée en fonction de **l'état de l'énergie certifiée (SOCE) et de l'état de l'autonomie certifiée (SOCR)**;

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 3 – alinéa 2 – point 70**

*Texte proposé par la Commission*

70) «état de **santé**» ou «**SOH**», l'état mesuré ou estimé d'une mesure spécifique des performances d'un véhicule ou d'une batterie de traction à un point spécifique de sa durée de vie, exprimé en pourcentage des performances qui ont été déterminées lors de la certification ou de l'état neuf;

*Amendement*

70) «état de **l'autonomie certifiée**» ou «**SOCR**» et «**état de l'énergie certifiée**» ou «**SOCE**», l'état mesuré ou estimé d'une mesure spécifique des performances d'un véhicule (**autonomie en mode électrique**) ou d'une batterie de traction (**énergie**) à un point spécifique de sa durée de vie, exprimé en pourcentage des performances

qui ont été déterminées lors de la certification ou de l'état neuf;

## Amendement 61

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 2 – point 71

*Texte proposé par la Commission*

71) «passeport environnemental d'un véhicule» ou «PEV», un registre sur support papier et sous forme numérique contenant des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation, **y compris** le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO<sub>2</sub>, la consommation de carburant, la consommation d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur, **ainsi que** la durabilité des batteries et d'autres valeurs connexes;

*Amendement*

71) «passeport environnemental d'un véhicule» ou «PEV», un registre **actualisé** sur support papier et sous forme numérique contenant des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation **et tout au long de sa durée de vie. Le PVE comprend** le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO<sub>2</sub> **à l'usage**, la consommation de carburant, la consommation d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur, la durabilité des batteries **ainsi que l'état de santé** et d'autres valeurs connexes;

## Amendement 62

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 2 – point 75

*Texte proposé par la Commission*

75) «déclaration de conformité», une déclaration du constructeur selon laquelle un type ou un groupe spécifique de véhicules, de composants ou d'entités techniques distinctes est conforme aux exigences du présent règlement.

*Amendement*

*(Ne concerne pas la version française.)*

## Amendement 63

### Proposition de règlement

#### Article 3 – alinéa 2 – point 75 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**75 bis) «Usage normal», le mode d'utilisation normal de conduite, de ravitaillement et d'entretien d'un véhicule.**

#### **Amendement 64**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**77) «pneumatique neige», un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule;**

**supprimé**

#### **Amendement 65**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**78) «pneumatique pour applications spéciales», pneumatique conçu pour une utilisation à la fois sur des véhicules routiers et des véhicules non routiers ainsi que pour d'autres utilisations spéciales. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain.**

**supprimé**

#### **Amendement 66**

## Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1

### *Texte proposé par la Commission*

1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, **qui** sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage et les systèmes anti-pollution de rechange nécessitant une réception par type **qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union**, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.

### *Amendement*

1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent **après les dates prévues à l'article 20, et sont ensuite** vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage et les systèmes anti-pollution de rechange, nécessitant une réception par type et **destinés aux véhicules mentionnés au paragraphe 1**, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement, **y compris en ce qui concerne le respect des limites d'émission fixées à l'annexe I et dans les conditions prévues à l'annexe III pour les nouvelles substances, et aux annexes pertinentes des règlements (UE) 2017/1151 et 582/2011 ainsi qu'à l'article 4 du règlement (CE) 595/2009 pour les substances déjà réglementées.**

## Amendement 67

## Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2

### *Texte proposé par la Commission*

2. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I **et en respectant les valeurs déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de** réception par type pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés

### *Amendement*

2. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I **dans les conditions prévues à l'annexe III pour les nouvelles substances, et aux annexes pertinentes des règlements (UE) 2017/1151 et 582/2011 ainsi qu'à l'article 4 du règlement (CE) 595/2009 pour les**

comme véhicules «Euro 7».

**substances déjà réglementées, et en respectant** la documentation *relative à la* réception par type pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7».

## Amendement 68

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 3 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué dans des conditions de conduite étendues, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué à ***l'annexe III***.

*Amendement*

Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué ***simultanément*** dans ***au maximum une*** des conditions de conduite étendues, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué ***dans les annexes pertinentes du règlement (UE) 2017/1151 et du règlement (UE) 582/2011 et à l'article 4 du règlement (CE) 595/2009.***

## Amendement 69

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes, ***y compris*** des moteurs, des batteries de traction, des systèmes de freinage et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I.

*Amendement*

4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes ***à installer sur les véhicules Euro 7, comprenant*** des moteurs, des batteries de traction, des systèmes de freinage et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I ***et les conditions d'essai prévues à l'annexe III pour les nouvelles substances, et aux annexes pertinentes des règlements (UE) 2017/1151 et 582/2011 ainsi qu'à***

*l'article 4 du règlement (CE) 595/2009  
pour les substances déjà réglementées.*

**Amendement 70**

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

*Texte proposé par la Commission*

5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs d'invalidation ou des stratégies d'invalidation.

*Amendement*

5. Les constructeurs, ***de même que les fournisseurs d'équipement d'origine qui fournissent des pièces et des composants aux constructeurs***, s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs d'invalidation ou des stratégies d'invalidation, ***tout en respectant la législation de l'Union en matière de concurrence.***

**Amendement 71**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

a) des systèmes OBD;

**Amendement 72**

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

*Texte proposé par la Commission*

b) des systèmes OBM ***capables de détecter des dépassements des limites d'émission dus à des dysfonctionnements, à une dégradation accrue ou à d'autres situations qui augmentent les émissions;***

*Amendement*

b) des systèmes OBM, ***à l'exception des fabricants de petits et très petits volumes;***

### Amendement 73

#### Proposition de règlement

##### Article 4 – paragraphe 6 – point c

*Texte proposé par la Commission*

c) un dispositif OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie et d'autres paramètres pertinents, tels que la charge utile/masse, qui sont nécessaires pour déterminer leur efficacité énergétique et leur consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles;

*Amendement*

c) OBFCM;

### Amendement 74

#### Proposition de règlement

##### Article 4 – paragraphe 6 – point d

*Texte proposé par la Commission*

d) *des moniteurs SOH de la batterie de traction et des systèmes d'émission;*

*Amendement*

d) *des systèmes SOCE et SOCR;*

### Amendement 75

#### Proposition de règlement

##### Article 4 – paragraphe 6 – point g

*Texte proposé par la Commission*

g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier *par transmission sans fil*, et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

*Amendement*

g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules *conjointement avec le numéro d'approbation et le variant de réception par type* utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier *[...]* et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge

intelligente et bidirectionnelle, *ainsi qu'aux fins de la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule dans le but d'améliorer l'usage du véhicule, de limiter la consommation d'énergie du véhicule, de réduire ses émissions ou d'allonger la vie de sa batterie à l'usage.*

## Amendement 76

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 8

*Texte proposé par la Commission*

8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur y **remédie** par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.

*Amendement*

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

## Amendement 77

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 10

*Texte proposé par la Commission*

10. **La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 9. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.**

*Amendement*

**supprimé**

## Amendement 78

### Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1. Les constructeurs peuvent désigner les véhicules qu'ils fabriquent comme «véhicule Euro 7 +» lorsque ces véhicules satisfont aux exigences suivantes:**

**supprimé**

**a) pour les VHE-ICEV et les VHE-NRE, en déclarant le respect de limites d'émission d'au moins 20 % inférieures à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants et de valeurs limites d'émission inférieures d'un ordre de grandeur pour les émissions en nombre de particules;**

**b) pour les VHE-RE, en déclarant qu'ils respectent des limites d'émission inférieures d'au moins 20 % à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants, un ordre de grandeur inférieur aux limites d'émission pour le nombre de particules et une durabilité des batteries qui est supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II;**

**c) pour les VEP, en déclarant une durabilité de la batterie supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II.**

**Amendement 79**

**Proposition de règlement  
Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 bis. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicules Euro 7 NF» lorsque ces véhicules fonctionnent avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub>, seuls ou mélangés avec des carburants conventionnels, pendant toute la durée de vie du véhicule. En cas d'utilisation exclusive de carburants neutres en CO<sub>2</sub>, les émissions de CO<sub>2</sub> sont**

*considérées comme nulles aux fins du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes] et du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds]. En cas d'utilisation d'un mélange de carburant conventionnel et de carburant neutre en CO<sub>2</sub>, les émissions de CO<sub>2</sub> aux fins du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes] et du règlement [normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds] sont réglementées par l'intermédiaire du facteur de correction du carbone.*

## **Amendement 80**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**supprimé**

## **Amendement 81**

### **Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

**2 bis. Les constructeurs peuvent désigner les VEP comme des «véhicules Euro 7E» lorsque ces véhicules sont homologués avec une efficacité WLTP comprise entre 0 et 160 Wh/km.**

*Amendement*

## **Amendement 82**

### **Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicule Euro 7A» lorsque ces véhicules sont équipés de fonctions de commande adaptatives. L'utilisation des fonctions de commande adaptatives doit être démontrée aux autorités compétentes en matière de réception par type lors de la réception par type et vérifiée pendant la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV.**

**supprimé**

### **Amendement 83**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**4. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicules Euro 7G» lorsque ces véhicules sont équipés de moteurs à combustion interne dotés de technologies de géorepérage. Le constructeur doit installer un système d'avertissement du conducteur sur ces véhicules afin d'informer l'utilisateur lorsque les batteries de traction sont presque vides et d'arrêter le véhicule s'il n'est pas chargé dans les 5 km après le premier avertissement en mode zéro émission. L'application de ces technologies de géorepérage peut être vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.**

**supprimé**

### **Amendement 84**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5. Les constructeurs peuvent construire des véhicules combinant deux ou plusieurs des caractéristiques visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 et les désigner à l'aide d'une combinaison de symboles et de lettres tels que «Euro 7 + A», «Euro 7 + G», «Euro 7 + AG» ou «Euro 7AG».**

**supprimé**

## **Amendement 85**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**6. À la demande du constructeur, pour les véhicules N<sub>2</sub> d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 4,0 tonnes provenant d'un type de véhicule N<sub>1</sub>, l'autorité compétente en matière de réception par type peut accorder une réception par type au regard des émissions conformément aux règles applicables aux réceptions par type des véhicules N<sub>1</sub>. *Ces véhicules sont désignés comme «véhicule Euro 7ext».***

**supprimé**

## **Amendement 86**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 6. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.**

**supprimé**

## Amendement 87

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules **qu'ils construisent**, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lorsqu'ils circulent dans les conditions de conduite normales et étendues définies à l'annexe III, pendant la durée de vie du véhicule telle que définie dans le tableau 1 de l'annexe IV, et respectent les exigences de performance minimales en matière de durabilité de la batterie énoncées à l'annexe II.

*Amendement*

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules **construits après les dates prévues à l'article 20**, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lorsqu'ils circulent dans les conditions de conduite normales et étendues définies à l'annexe III **pour les nouvelles substances, et aux annexes pertinentes des règlements (UE) 2017/1151 et 582/2011 ainsi qu'à l'article 4 du règlement (CE) 595/2009 pour les substances déjà réglementées et compte tenu de l'utilisation standard du véhicule**, pendant la durée de vie du véhicule telle que définie dans le tableau 1 de l'annexe IV, et respectent les exigences de performance minimales en matière de durabilité de la batterie énoncées à l'annexe II.

## Amendement 88

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Les constructeurs **font en sorte** que ces véhicules **soient conformes** aux valeurs relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, à la consommation de carburant et d'énergie et à l'efficacité énergétique déclarées conformément aux dispositions du présent règlement pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué à l'annexe IV, tableau 1.

*Amendement*

2. Les constructeurs **veillent à ce que la construction technologique des** véhicules **soit conforme** aux valeurs relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, à la consommation de carburant et d'énergie et à l'efficacité énergétique déclarées conformément aux dispositions du présent règlement pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué à l'annexe IV, tableau 1, **dans des conditions d'utilisation standard du véhicule**.

## Amendement 89

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

3. Les constructeurs veillent à ce que **les dispositifs** OBFCM, OBD et OBM et les mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules **soient conformes aux dispositions du présent règlement tant que le véhicule est en service.**

*Amendement*

3. Les constructeurs veillent à ce que **le dispositif** OBFCM, **les systèmes** OBD et OBM et les mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules **ne puissent pas être désactivés et soient conformes aux dispositions de du tableau 1 l'annexe IV.**

## Amendement 90

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

*(Ne concerne pas la version française.)*

## Amendement 91

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

a) consigner l'ampleur et la durée de tous les dépassements **d'émissions conformément au présent règlement**;

## Amendement 92

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

*Texte proposé par la Commission*

b) communiquer les données relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions, y compris les données relatives aux capteurs de polluants et au

*Amendement*

b) communiquer les données **pertinentes** relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions, y compris les données relatives aux capteurs de

débit des gaz d'échappement, par l'intermédiaire du port OBD *et par transmission sans fil*, y compris aux fins des contrôles techniques routiers et des contrôles techniques routiers<sup>55, 56</sup> ;

---

<sup>55</sup> Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

<sup>56</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).

polluants et au débit des gaz d'échappement, par l'intermédiaire du port OBD, y compris aux fins des contrôles techniques routiers et des contrôles techniques routiers<sup>55, 56</sup>;

---

<sup>55</sup> Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

<sup>56</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).

## Amendement 93

### Proposition de règlement

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

**supprimé**

## Amendement 94

### Proposition de règlement

#### Article 6 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données du véhicule qu'ils enregistrent par l'intermédiaire du port OBD *et par transmission sans fil*.

*Amendement*

7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données **juridiquement appropriées, nécessaires et pertinentes** du véhicule qu'ils enregistrent par l'intermédiaire du

port OBD, *en respectant les dispositions du règlement (UE) 2016/679.*

## Amendement 95

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 8

*Texte proposé par la Commission*

8. **Pour** les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes **présentant** un risque grave ou non conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs **prennent** immédiatement les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique les retirent du marché ou les rappellent, selon le cas. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a accordé la réception par type de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.

*Amendement*

8. **Concernant** les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes **fabriqués conformément au présent règlement et qui présentent** un risque grave ou **sont** non conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs **sont, conformément au processus et aux délais prévus par la législation d'application, tenus de prendre, en accord avec les procédures spécifiées dans les actes d'exécution et délégués correspondants,** immédiatement les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique les retirent du marché ou les rappellent, selon le cas. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a accordé la réception par type de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.

## Amendement 96

### Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 9

*Texte proposé par la Commission*

9. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées

*Amendement*

9. **Au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement,**

concernant les exigences, les essais, les méthodes et les mesures correctives liés aux obligations visées aux paragraphes 1 à 8. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées concernant les exigences, les essais, les méthodes et les mesures correctives liés aux obligations visées aux paragraphes 1 à 8. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

## Amendement 97

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO<sub>2</sub>, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V. ***Le constructeur doit fournir à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée concernant l'utilisation de commandes adaptatives et d'options de géorepérage lorsque le constructeur choisit ces options.***

#### *Amendement*

2. Le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO<sub>2</sub>, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V.

## Amendement 98

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule et le délivrent à l'acheteur du véhicule en même temps que le véhicule, en extrayant les données

#### *Amendement*

4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule, ***affichent au point de vente des informations à son sujet à l'intention des consommateurs*** et

pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.

le délivrent à l'acheteur du véhicule en même temps que le véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. **Les constructeurs mettent à jour le passeport environnemental d'un véhicule (PEV) après les contrôles de conformité en service, en indiquant les valeurs mises à jour pour les informations mentionnées à l'article 3, point 71), du présent règlement. Conformément au règlement (UE) 2018/858 et à la directive 2014/45/UE, les constructeurs autorisent les autorités compétentes et les centres d'essai à mettre à jour le PEV avec des données précises provenant du port OBD et du dispositif OBFCM du véhicule.** Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.

## Amendement 99

### Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

**5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les essais et les vérifications de la conformité ainsi que les procédures relatives à la réception par type au regard des émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la déclaration de conformité et au PEV au titre des paragraphes 1 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.**

*Amendement*

**supprimé**

## Amendement 100

**Proposition de règlement**  
**Article 7 – paragraphe 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 bis.** *Pour tout nouveau véhicule utilitaire léger dont il peut être prouvé qu'il fonctionne exclusivement avec des carburants qui ne sont pas encore disponibles sur le marché, la Commission procède à une analyse d'impact complète avant d'envisager de présenter une proposition législative visant à définir les essais et les vérifications de la conformité ainsi que les procédures relatives à tous les sujets pertinents visés aux paragraphes 1 à 4.*

**Amendement 101**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Règles spéciales pour les petits constructeurs

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

**Amendement 102**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8 et 10

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits **et très petits** constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux

de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe 4, point b), ne s'applique pas aux petits constructeurs.

tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe 6, point b), ne s'applique pas aux *petits et très* petits constructeurs.

### Amendement 103

#### Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Les constructeurs de très petits volumes **respectent les** limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais en laboratoire fondés sur des cycles aléatoires de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

*Amendement*

2. Les constructeurs de très petits volumes **se conforment aux** limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais en laboratoire fondés sur des cycles aléatoires de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

### Amendement 104

#### Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Dans les réceptions par type multi-étapes, les constructeurs de la deuxième étape ou des étapes suivantes sont **responsables** de la réception par type au regard des émissions lorsqu'ils modifient toute partie du véhicule qui, selon les données fournies par les constructeurs de l'étape précédente, pourrait avoir une incidence sur les émissions ou la durabilité de la batterie.

*Amendement*

1. Dans les réceptions par type multi-étapes, **après les dates prévues à l'article 20**, les constructeurs de la deuxième étape ou des étapes suivantes sont **coresponsables, avec le constructeur**, de la réception par type au regard des émissions lorsqu'ils modifient toute partie du véhicule qui, selon les données fournies par les constructeurs de l'étape précédente, pourrait avoir une incidence sur les émissions ou la durabilité de la batterie.

### Amendement 105

#### Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les prescriptions administratives et les données à fournir par les constructeurs de l'étape antérieure conformément au paragraphe 1, ainsi que les procédures de détermination des émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

**Amendement 106**

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

*Texte proposé par la Commission*

3. Avec effet *au...* **[OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement]**, lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités nationales compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule ou de moteur et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule conforme au présent règlement.

**Amendement 107**

**Proposition de règlement  
Article 10 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

4. Avec effet **au 1<sup>er</sup> juillet 2025**, les autorités nationales considèrent, dans le cas

*Amendement*

2. ***Au plus tard un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement***, la Commission adopte des actes d'exécution établissant les prescriptions administratives et les données à fournir par les constructeurs de l'étape antérieure conformément au paragraphe 1, ainsi que les procédures de détermination des émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

*Amendement*

3. Avec effet **à partir de** la date ***appropriée mentionnée à l'article 20***, lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités nationales compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule ou de moteur et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule conforme au présent règlement.

*Amendement*

4. Avec effet à partir de **12 mois après la date appropriée mentionnée à**

des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

## Amendement 108

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

5. Avec effet **au 1<sup>er</sup> juillet 2027**, les autorités nationales, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et des nouvelles remorques O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> qui ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

## Amendement 109

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 6

***l'article 20***, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> ***destinés à être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, et*** qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces ***moteurs et*** véhicules.

#### *Amendement*

5. Avec effet **à partir de 12 mois après la date appropriée mentionnée à l'article 20**, les autorités nationales, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et des nouvelles remorques O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> qui ***doivent être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union et*** ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces ***moteurs et*** véhicules.

*Texte proposé par la Commission*

6. Avec effet **au 1<sup>er</sup> juillet 2030**, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

*Amendement*

6. Avec effet **à partir de 12 mois après la date appropriée mentionnée à l'article 20**, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> construits par des petits constructeurs **et des véhicules de catégorie SB au sens de l'annexe I, partie A, point 5.2, du règlement (UE) 2018/858 qui doivent être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union** et ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

**Amendement 110**

**Proposition de règlement  
Article 10 – paragraphe 7**

*Texte proposé par la Commission*

7. Avec effet **au 1<sup>er</sup> juillet 2031**, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> construits par de petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, **les autorités nationales considèrent** que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

*Amendement*

7. Avec effet **à partir de 12 mois après la date indiquée à l'article 20, les autorités nationales considèrent**, dans le cas des nouveaux véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> construits par de petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces **moteurs et** véhicules.

## Amendement 111

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 8

*Texte proposé par la Commission*

**8. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les éléments administratifs et techniques nécessaires à la réalisation des essais, contrôles et inspections aux fins de la vérification du respect du paragraphe 1, ainsi que les éléments techniques requis pour les contrôles aux fins de la surveillance du marché au titre du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.**

*Amendement*

**supprimé**

## Amendement 112

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Avec effet **au 1<sup>er</sup> juillet 2025**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

*Amendement*

1. Avec effet **à partir de 12 mois après la date appropriée mentionnée à l'article 20**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

## Amendement 113

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Avec effet **au 1<sup>er</sup> janvier 2027**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub> réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

#### **Amendement 114**

##### **Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Les opérateurs économiques et les opérateurs indépendants ne doivent pas manipuler le véhicule et ses systèmes.

#### **Amendement 115**

##### **Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Les constructeurs **mettent** à la disposition de la Commission et des tiers les données nécessaires pour effectuer ces contrôles conformément à l'article 9, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858.

*Amendement*

2. Avec effet **à partir de 12 mois après la date appropriée mentionnée à l'article 20**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub> **et sur une remorque des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>** réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

*Amendement*

1. Les opérateurs économiques et les opérateurs indépendants ne doivent pas manipuler le véhicule et ses systèmes. **Les États membres établissent des sanctions financières à appliquer par les autorités nationales en cas de non-respect.**

*Amendement*

2. Les constructeurs **mettront activement** à la disposition de la Commission et des tiers les données nécessaires pour effectuer ces contrôles conformément à l'article 9, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858.

## Amendement 116

### Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis. La Commission surveille en permanence la situation, au niveau de l'Union, en vue de déceler les pratiques de contournement et de non-respect, notamment grâce à la surveillance du marché et à l'utilisation de toute source d'information pertinente, telle que les observations et les signalements d'agences de surveillance et d'organisations de la société civile. Lorsque des violations de la conformité sont constatées, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil qu'elle fait suivre, le cas échéant, d'une proposition législative visant à s'attaquer aux risques d'une telle non-conformité et à les éliminer.***

## Amendement 117

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3. La Commission adopte des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, les procédures d'examen et les essais pour la réception par type au regard des émissions, les méthodes d'essai, les dispositions administratives, la modification et l'extension des réceptions par type au regard des émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour l'ensemble des éléments suivants:

3. La Commission adopte, ***au plus tard 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, des actes d'exécution pour les points a) à f) et les points i) à k), et au plus tard 12 mois à compter de la publication de la disposition du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29) pour les points g) et h)***, des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, les procédures d'examen et les essais pour la réception par type au regard des émissions,

les méthodes d'essai, les dispositions administratives, la modification et l'extension des réceptions par type au regard des émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour l'ensemble des éléments suivants:

#### **Amendement 118**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 3 – point d bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d bis) Système SOH;***

#### **Amendement 119**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 3 – point d ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d ter) système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;***

#### **Amendement 120**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 3 – point d quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d quater) système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;***

#### **Amendement 121**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 14 – paragraphe 3 – point f**

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

**Amendement 122**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange **conformément aux travaux réalisés dans le cadre du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);**

**Amendement 123**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

h) types de pneumatiques au regard de l'abrasion des pneumatiques **conformément au règlement du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);**

**Amendement 124**

**Proposition de règlement  
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter, ***au plus tard 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, des actes d'exécution pour les points a) à f) et les points i) à w), et au plus tard 12 mois à compter de la publication de la disposition du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29) pour les points g) à i)***, des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:

**Amendement 125**

**Proposition de règlement**

**Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) les méthodes de mesure des émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris ***les*** cycles d'essai RDE aléatoires et ***dans les conditions les plus défavorables***, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti;

*Amendement*

a) les méthodes de mesure des émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris cycles d'essai RDE aléatoires ***mais pertinents du point de vue statistique, les mesures de lutte contre la conduite biaisée et le mésusage au cours des essais RDE***, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti;

**Amendement 126**

**Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) pour les véhicules des catégories***

*M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 595/2009, la transposition de toutes les procédures d'essai de conformité en service et en laboratoire mentionnées dans ce règlement et ses modifications consécutives;*

## **Amendement 127**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules lourds, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;

*Amendement*

g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules lourds, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération ***conformément aux travaux effectués au sein du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29);***

## **Amendement 128**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques afin de surveiller les taux d'abrasion des pneumatiques ***conformément aux principes du WP29;***

## **Amendement 129**

### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

i) les méthodes d'évaluation du respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries;

*Amendement*

i) les méthodes d'évaluation du respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries ***conformément aux principes du WP29***;

**Amendement 130**

**Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

j) les dispositifs OBFCM, les systèmes OBD et OBM, y compris les seuils de conformité, les exigences de performance et les essais, les méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs et la communication ***par transmission sans fil*** des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

*Amendement*

j) les dispositifs OBFCM, les systèmes OBD et OBM, y compris les seuils de conformité, ***la définition des dépassements d'émissions***, les exigences de performance et les essais, les méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs et la communication des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

**Amendement 131**

**Proposition de règlement**

**Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point k**

*Texte proposé par la Commission*

k) les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et la méthode d'évaluation de leur bon fonctionnement;

*Amendement*

k) les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et la méthode d'évaluation de leur bon fonctionnement ***conformément aux dispositions du présent règlement***;

**Amendement 132**

**Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***k bis) méthodologie liée à l'utilisation standard aux fins des contrôles techniques;***

### **Amendement 133**

#### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

r) les spécifications des carburants de référence pour les essais ***qui figurent dans la directive 98/70/CE sur la qualité des carburants;***

### **Amendement 134**

#### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs et de stratégies d'invalidation ***conformément à la législation de l'Union et aux règlements techniques mondiaux de la CEE-ONU;***

### **Amendement 135**

#### **Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***u) le format et les données et les méthodes de communication par transmission sans fil pour le PEV;***

***supprimé***

### **Amendement 136**

## Proposition de règlement

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*w bis) les méthodes de réception par type des technologies hybrides applicables des véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>;*

## Amendement 137

### Proposition de règlement

#### Article 15 – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier les éléments suivants:

1. La Commission est habilitée à adopter, ***au plus tard 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement pour les points c) et d) et au plus tard 12 mois à compter de la publication de la disposition du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP29) pour le point b)***, des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier les éléments suivants:

## Amendement 138

### Proposition de règlement

#### Article 15 – paragraphe 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai ***pour les véhicules des catégories*** M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>, sur la base des données recueillies lors de l'essai ***des véhicules*** Euro 7;

a) L'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai ***M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>***, sur la base des données recueillies lors de l'essai ***de nouvelles substances*** Euro 7, ***les conditions d'essai doivent être pleinement compatibles avec les conditions d'essai du règlement (UE) 2017/1151, du règlement (UE)***

*no 582/2011 et de l'article 4 du règlement (CE) no 595/2009 et n'étendent que les règles applicables aux nouvelles substances;*

#### **Amendement 139**

##### **Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) l'annexe V, en ce qui concerne l'application des prescriptions d'essai et des déclarations, sur la base du progrès technique;

*Amendement*

c) l'annexe V, en ce qui concerne l'application des prescriptions d'essai et des déclarations, sur la base du progrès technique, ***mais uniquement dans le but de réduire la complexité des procédures;***

#### **Amendement 140**

##### **Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 1 – point d**

*Texte proposé par la Commission*

d) l'article 5 en introduisant des options et des désignations fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs.

*Amendement*

d) l'article 5 en introduisant des options et des désignations fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs, ***y compris pour les véhicules équipés d'un moteur à combustion interne fonctionnant avec des carburants neutres en CO<sub>2</sub>, seuls ou mélangés.***

#### **Amendement 141**

##### **Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 2 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour compléter le présent règlement conformément à l'article 16 afin de tenir compte du progrès technique:

*Amendement*

2. La Commission est habilitée à adopter, ***au plus tard 12 mois à compter de la publication de la disposition du Forum mondial des Nations unies pour l'harmonisation des règlements***

*concernant les véhicules (WP29)  
concernant les points a) à c), des actes  
délégués pour compléter le présent  
règlement conformément à l'article 16 afin  
de tenir compte du progrès technique:*

#### **Amendement 142**

##### **Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 2 – point d**

*Texte proposé par la Commission*

*d) établir des multiplicateurs de durabilité à l'annexe IV sur la base des données recueillies lors des essais des véhicules Euro 7 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et d'un rapport sur la durabilité des véhicules lourds soumis au Parlement européen et au Conseil;*

*Amendement*

*supprimé*

#### **Amendement 143**

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

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

#### **Amendement 144**

##### **Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Au plus tard *le 1<sup>er</sup> septembre 2030*, les États membres informent la

*Amendement*

1. Au plus tard *cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement*,

Commission de l'application du présent règlement.

les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.

## **Amendement 145**

### **Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Au plus tard **le 1<sup>er</sup> septembre 2031**, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement.

*Amendement*

2. Au plus tard **cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement**, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement.

## **Amendement 146**

### **Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. La Commission fait rapport concernant l'efficacité du présent règlement et la mesure dans laquelle il a influé sur la compétitivité des constructeurs automobiles et des transporteurs routiers, ainsi que concernant ses effets sur les prix à la consommation. Ce rapport précise également l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes juridiques pertinents de l'Union et répertorie les dispositions juridiques susceptibles d'être mises à jour et simplifiées, ainsi que les actions et mesures qui ont été ou pourraient être prises pour réduire la pression des coûts totaux sur les entreprises et les consommateurs, conformément au principe «un ajout, un retrait».**

## Amendement 147

### Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 ter. Au plus tard 36 mois après la date d'entrée en vigueur de l'ensemble des actes d'exécution et des actes délégués adoptés conformément au présent règlement, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant le caractère durable des véhicules utilitaires lourds.***

## Amendement 148

### Proposition de règlement Article 19 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

Le règlement (CE) 715/2007 est abrogé, ***à l'exception des annexes pertinentes aux procédures d'essai,*** avec effet ***à la date prévue à l'article 20, paragraphe 2.***

## Amendement 149

### Proposition de règlement Article 19 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

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

Le règlement (CE) 595/2009, ***à l'exception de l'article 4 et des annexes pertinentes aux procédures d'essai,*** est abrogé avec effet ***à la date prévue à l'article 20, paragraphe 3.***

## Amendement 150

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

*Texte proposé par la Commission*

Il s'applique à ***partir du 1<sup>er</sup> juillet 2025*** pour les ***véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026*** pour les ***véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et pour les remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>.***

*Amendement*

Il s'applique ***trois ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et actes délégués correspondants adoptés conformément aux articles 14 et 15 respectivement*** pour les ***nouveaux types de véhicules M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et leurs composants et entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques et des freins, pour ces véhicules, et cinq ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et actes délégués correspondants adoptés conformément aux articles 14 et 15 respectivement*** pour les ***nouveaux types de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, les nouveaux composants et les entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques et des freins, pour ces véhicules, ainsi que pour les remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>.***

**Amendement 151**

**Proposition de règlement**  
**Article 20 – alinéa 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Il s'applique cinq ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et actes délégués correspondants adoptés conformément aux articles 14 et 15 respectivement pour les nouveaux types de véhicules M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et leurs composants et entités techniques distinctes liées aux nouvelles substances réglementées destinées à ces véhicules, et sept ans après la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et actes délégués correspondants adoptés conformément aux articles 14 et 15 respectivement pour les nouveaux types de véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, les nouveaux composants et les entités techniques distinctes liées aux nouvelles substances réglementées, pour***

*ces véhicules, ainsi que pour les remorques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>.*

## **Amendement 152**

### **Proposition de règlement Article 20 – alinéa 2 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les dispositions du règlement (UE) 2017/1151 et du règlement (UE) n° 582/2011 sont abrogées, à l'exception de toutes les annexes et actes d'exécution connexes concernant les procédures d'essai des véhicules utilitaires lourds et des véhicules utilitaires légers.*

## **Amendement 153**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Il est applicable à *partir du 1<sup>er</sup> juillet 2030* pour les *véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>* construits par des petits constructeurs.

Il est applicable *pendant six ans à compter de la date d'entrée en vigueur des actes d'exécution et des actes délégués correspondants adoptés conformément aux articles 14 et 15 respectivement* pour les *nouveaux types de véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, les nouveaux composants et les entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques et des freins* construits par des petits constructeurs *et des véhicules de catégorie SB au sens de l'annexe I, partie A, point 5.2, du règlement (UE) 2018/858.*

## **Amendement 154**

### **Proposition de règlement Article 20 – alinéa 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Il s'applique pendant cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur des actes délégués correspondants adoptés conformément à l'article 15, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2, points a), et b), pour les pneumatiques et les freins.***

## **Amendement 155**

**Proposition de règlement  
Article 20 – alinéa 3 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Un an au plus tard à compter de la date d'entrée en vigueur et d'application, telle que prévue à l'article 20 du présent règlement, les autorités nationales refusent, pour des raisons liées aux émissions, d'accorder la réception communautaire ou la réception nationale aux véhicules neufs des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.***

## **Amendement 156**

**Proposition de règlement  
Article 20 – alinéa 3 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Au plus tard deux ans après les dates d'application prévues à l'article 20 du présent règlement, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions, d'accorder l'immatriculation, la vente ou la mise en service des véhicules neufs des catégories M1 et N1 qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.***

**Amendement 157**  
**Proposition de règlement**  
**Annexe I – tableau 1**

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> avec moteur à combustion interne				
Émissions de polluants	Véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse <sup>1</sup> est inférieur à <b>35 kW/t</b>	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse est inférieur à <b>35 kW/t</b>
	par km	par km	par parcours	par parcours
NO <sub>x</sub> en mg	60	75	600	750
PM en mg	4,5	4,5	45	45
PN <sub>10</sub> en #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO en mg	500	<b>630</b>	5 000	<b>6 300</b>
THC en mg	100	<b>130</b>	1 000	<b>1 300</b>
NMHC en mg	68	<b>90</b>	680	<b>900</b>
NH <sub>3</sub> en mg	20	<b>20</b>	200	<b>200</b>
<p><sup>1</sup>. Mesuré conformément au point 5.3.2 du règlement ONU n° 85 dans le cas des véhicules à moteur thermique (ICE) ou des véhicules électriques purs (VEP) ou, dans tous les autres cas, conformément à la procédure d'essai indiquée au point 6 du règlement technique mondial n° 21 de l'ONU</p>				
<i>Amendement</i>				
Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> avec moteur à combustion interne				
Émissions de polluants	Véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>	Uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio	Budget d'émissions pour tous les parcours de	Budget d'émissions pour tous les parcours de

		puissance/masse <sup>1</sup> est inférieur à <b>44 kW/t</b>	moins de 10 km pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	moins de 10 km uniquement pour les véhicules N <sub>1</sub> dont le ratio puissance/masse est inférieur à <b>44 kW/t</b>
	par km	par km	par parcours	par parcours
NO <sub>x</sub> en mg	60	75	600	750
PM en mg	4,5	4,5	45	45
PN <sub>10</sub> en #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO en mg	500	<b>740</b>	5 000	<b>7 400</b>
THC en mg	100	<b>160</b>	1 000	<b>1 600</b>
NMHC en mg	68	<b>108</b>	680	<b>1 080</b>
NH <sub>3</sub> en mg	20	-	200	-
<p><sup>1</sup>. Mesuré conformément au point 5.3.2 du règlement ONU n° 85 dans le cas des véhicules à moteur thermique (ICE) ou des véhicules électriques purs (VEP) ou, dans tous les autres cas, conformément à la procédure d'essai indiquée au point 6 du règlement technique mondial n° 21 de l'ONU</p>				

## Amendement 158

### Proposition de règlement Annexe I – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules				
Émissions de polluants	<i>Émissions à froid<sup>2</sup></i>	<i>Émissions à chaud<sup>3</sup></i>	<i>Budget d'émissions pour tous les parcours d'une longueur inférieure à 3*WHTC</i>	<i>Limites d'émissions au ralenti optionnelles<sup>4</sup></i>

	par kWh	par kWh	<i>par kWh</i>	<i>par heure</i>
NO <sub>x</sub> en mg	<b>350</b>	<b>90</b>	<b>150</b>	<b>5 000</b>
PM en mg	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	
PN <sub>10</sub> en #	<b>5x10<sup>11</sup></b>	<b>2x10<sup>11</sup></b>	<b>3x10<sup>11</sup></b>	
CO en mg	<b>3 500</b>	<b>200</b>	<b>2 700</b>	
NMOG en mg	<b>200</b>	<b>50</b>	<b>75</b>	
NH <sub>3</sub> en mg	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>70</b>	
CH <sub>4</sub> en mg	<b>500</b>	<b>350</b>	<b>500</b>	
N <sub>2</sub> O en mg	<b>160</b>	<b>100</b>	<b>140</b>	
HCHO en mg	<b>30</b>	<b>30</b>		

<sup>2</sup> Les émissions à froid se réfèrent au 100<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules, ou WHTC<sub>cold</sub> pour les moteurs

<sup>3</sup> Les émissions à chaud se réfèrent au 90<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules ou WHTC<sub>hot</sub> pour les moteurs

<sup>4</sup> Applicable uniquement en l'absence d'un système qui arrête automatiquement le moteur après 300 secondes de fonctionnement continu au ralenti (une fois que le véhicule est arrêté et que les freins sont actionnés).

#### *Amendement*

Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules

Émissions de polluants	<i>WHSC (CI) et WHTC (CI et PI)</i>	<i>RDE</i>		
	par kWh	par kWh		
NO <sub>x</sub> en mg	<b>230</b>	<b>345</b>		
PM en mg	<b>8</b>	<b>8</b>		
PN <sub>10</sub> en #	<b>6x10<sup>11</sup></b>	<b>9x10<sup>11</sup></b>		
CO en mg	<b>1 500</b>	<b>2 250</b>		
NMOG en mg				
NH <sub>3</sub> en mg	<b>10</b>	<b>15</b>		

CH <sub>4</sub> en mg	<b>500</b>	<b>750</b>		
N <sub>2</sub> O en mg				
HCHO en mg				
<b>NMHC en mg</b>	<b>80</b>	<b>120</b>		
<p>2. Les émissions à froid se réfèrent au 100<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules, ou WHTC<sub>cold</sub> pour les moteurs</p> <p>3. Les émissions à chaud se réfèrent au 90<sup>e</sup> centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules ou WHTC<sub>hot</sub> pour les moteurs</p> <p>4. Applicable uniquement en l'absence d'un système qui arrête automatiquement le moteur après 300 secondes de fonctionnement continu au ralenti (une fois que le véhicule est arrêté et que les freins sont actionnés).</p>				

### Amendement 159

#### Proposition de règlement

#### Annexe I – tableau 3

<i>Texte proposé par la Commission</i>		
Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> fonctionnant à l'essence		
<b><i>Émissions de polluants</i></b>	<b><i>M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> dont la masse ne dépasse pas 2 650 kg</i></b>	<b><i>N<sub>1</sub> dont la masse est égale ou supérieure à 2 650 kg</i></b>
<b><i>Émissions par évaporation (essai d'imprégnation à chaud + essai d'émissions diurnes sur 2 jours)</i></b>	<b><i>0,50 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud</i></b>	<b><i>0,70 g pour la journée la plus mauvaise + imprégnation à chaud</i></b>
<b><i>Émissions lors du ravitaillement en carburant</i></b>	<b><i>0,05 g/L de carburant</i></b>	<b><i>0,05 g/L de carburant</i></b>
<i>Amendement</i>		
Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> fonctionnant à l'essence		
<b><i>supprimé</i></b>		

## Amendement 160

### Proposition de règlement Annexe II – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M <sub>1</sub> Euro 7			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou <b>160 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	<b>80 %</b>	70 %	
VEP	<b>80 %</b>	70 %	
<i>Amendement</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M <sub>1</sub> Euro 7, <b>applicables jusqu'au 31 décembre 2030</b>			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou <b>240 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	<b>85 %</b>	70 %	
VEP	<b>85 %</b>	70 %	
MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou <b>240 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			

VEP			
-----	--	--	--

**Amendement 161**

**Proposition de règlement  
Annexe II – tableau 1 bis (nouveau)**

<i>Amendement</i>			
<i>Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M<sub>1</sub> Euro 7, applicables jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2031</i>			
<i>MPR sur la base de l'énergie de la batterie</i>	<i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i>	<i>Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 10 ans ou 240 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i>	<i>Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*</i>
<i>VEH-RE</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>VEP</i>	<i>90 %</i>	<i>80 %</i>	
<i>MPR sur la base de l'autonomie</i>	<i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i>	<i>Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 10 ans ou 240 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i>	<i>Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*</i>
<i>VEH-RE</i>			
<i>VEP</i>			

**Amendement 162**

**Proposition de règlement  
Annexe II – tableau 2**

<i>Texte proposé par la Commission</i>
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules N <sub>1</sub> Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à <b>8 ans</b> ou <b>160 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	<b>75 %</b>	<b>65 %</b>	
VEP	<b>75 %</b>	<b>65 %</b>	
MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à <b>8 ans</b> ou <b>160 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			
VEP			
<i>Amendement</i>			
Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M <sub>1</sub> Euro 7, <b>applicables jusqu'au 31 décembre 2030</b>			
MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à <b>8 ans</b> ou <b>240 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	<b>85 %</b>	<b>70 %</b>	
VEP	<b>85 %</b>	<b>70 %</b>	
MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à <b>10 ans</b> ou <b>240 000 km</b> selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			

VEP			
-----	--	--	--

### Amendement 163

#### Proposition de règlement Annexe II – tableau 2 bis (nouveau)

<i>Amendement</i>			
<b><i>Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M<sub>1</sub> Euro 7, applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2031</i></b>			
<b><i>MPR sur la base de l'énergie de la batterie</i></b>	<b><i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	<b><i>Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 10 ans ou 240 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	<b><i>Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*</i></b>
<b><i>VEH-RE</i></b>	<b><i>90 %</i></b>	<b><i>80 %</i></b>	
<b><i>VEP</i></b>	<b><i>90 %</i></b>	<b><i>80 %</i></b>	
<b><i>MPR sur la base de l'autonomie</i></b>	<b><i>Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	<b><i>Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 10 ans ou 240 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</i></b>	<b><i>Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*</i></b>
<b><i>VEH-RE</i></b>			
<b><i>VEP</i></b>			

### Amendement 164

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

<i>Texte proposé par la Commission</i>
Conditions pour tester la conformité des véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications

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

étendues		temps où une ou plusieurs des conditions indiquées dans la présente colonne s'appliquent)
Température ambiante	de 0 °C à 35 °C	-10°C à 0°C ou 35°C à 45°C
Altitude maximale	700 m	Plus de 700 m et moins de 1 800 m
Vitesse maximale	Jusqu'à 145 km/h	Entre 145 et 160 km/h
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Puissance moyenne aux roues pendant les 2 premiers km après un démarrage à froid	Moins de 20 % de la puissance maximale à la roue	Plus de 20 % de la puissance maximale à la roue
Composition du parcours	N'importe lequel**	-
Kilométrage minimum	10 000 km	Entre 3 000 et 10 000 km
NH3		
PN10		
_____		
* La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.		
<sup>1</sup> La procédure d'essai est cohérente et ne fait qu'étendre la procédure d'essai incluse dans <b>le règlement (UE) 2017/1151</b>		

## Amendement 165

### Proposition de règlement Annexe III – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>
Conditions pour tester la conformité des véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

Paramètre	Conditions de conduite normales	Conditions de conduite étendues*
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	2 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique)
Température ambiante	de -7 °C à 35 °C	de -10°C à -7 °C ou de 35°C à 45°C
Altitude maximale	1 600 m	De 1 600 à 1 800 m
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Charge utile du véhicule	Supérieure ou égale à 10 %	Moins de 10 %
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Chargement du moteur à combustion interne au démarrage à froid	N'importe lequel	
Composition du parcours	Comme lors de l'utilisation habituelle	-
Kilométrage minimum	5 000 km pour <16t TPMLM 10 000 km pour > 16t TPMLM	Entre 3 000 km et 5 000 km pour <16t TPMLM Entre 3 000 km et 10 000 km pour > 16t TPMLM
<p>* La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.</p>		
<i>Amendement</i>		
Conditions pour tester la conformité des véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du <b>véhicule<sup>1</sup></b>		
Paramètre	Conditions de conduite normales	Conditions de conduite étendues*

Délimitation des conditions de conduite étendues	-	2 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique)
Température ambiante	de -7 °C à 35 °C	de -10°C à -7 °C ou de 35°C à 45°C
Altitude maximale	1 600 m	De 1 600 à 1 800 m
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Charge utile du véhicule	Supérieure ou égale à 10 %	Moins de 10 %
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Chargement du moteur à combustion interne au démarrage à froid	N'importe lequel	
Composition du parcours	Comme lors de l'utilisation habituelle	-
Kilométrage minimum	5 000 km pour <16t TPMLM 10 000 km pour > 16t TPMLM	Entre 3 000 km et 5 000 km pour <16t TPMLM Entre 3 000 km et 10 000 km pour > 16t TPMLM
N2O		
HCHO		
PN10		
<p>* La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.</p>		
<p><sup>1</sup>Les procédures d'essai sont cohérentes et ne font qu'étendre la procédure d'essai incluse dans <b>le règlement (UE) 582/2011 et visée à l'article 4 du présent règlement</b></p>		

## Amendement 166

### Proposition de règlement Annexe III – tableau 3

<i>Texte proposé par la Commission</i>	
<b>Conditions pour tester la conformité aux limites d'émissions par évaporation avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule</b>	
	<b>Conditions d'essai</b>
<b>Essai SHED<sup>1</sup> d'émissions par évaporation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Cuisson du véhicule entier ou de composants individuels (optionnel)</i></li> <li>• <i>Préconditionnement du canister du véhicule et ravitaillement en carburant et conduite de préconditionnement du véhicule</i></li> <li>• <i>Température de conduite et essai d'imprégnation à chaud 25 et 38 °C (38 °C pour la réception par type)</i></li> <li>• <i>Essai diurne sur 48 h</i></li> </ul>
<b>Essai d'émission lors du ravitaillement</b>	<p><i>Préconditionnement du véhicule</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Vidanger le carburant et remplir le réservoir à 40 %</i></li> <li>• <i>Imprégner pendant 6 heures min, à 20-30 °C</i></li> <li>• <i>conduite de préconditionnement</i></li> </ul> <p><i>Préconditionnement du canister</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Vidanger le carburant et remplir le réservoir à 40 %</i></li> <li>• <i>Imprégner pendant 12 à 36 heures</i></li> <li>• <i>Chargement du canister avec des vapeurs d'hydrocarbures jusqu'à 2 g de percée à 40 g/h de butane/N<sub>2</sub></i></li> <li>• <i>Essai d'émissions de gaz d'échappement: WLTP (les émissions étant enregistrées)</i></li> <li>• <i>Imprégner pendant 0 à 1 heure à 20-30 °C</i></li> <li>• <i>Conduite de purge du canister à 20-30°C</i></li> </ul> <p><i>Événement de ravitaillement en carburant</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Déconnecter le ou les canisters</i></li> <li>• <i>Vidanger le carburant et remplir le réservoir à 10 %</i></li> <li>• <i>Imprégner pendant 6 à 24 heures</i></li> </ul>

	<p>à 27 °C.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reconnecter les canisters</i></li> <li>• <i>Délivrer le carburant à 38 l/min jusqu'à la coupure automatique. If &lt; 85 % de la capacité totale du réservoir sont délivrés, continuer l'auto-ravitaillement jusqu'à ce que le carburant délivré soit ≥ 85 %. Les autorités peuvent utiliser 15 l/min</i></li> <li>• <i>Température de délivrance du carburant: 19 °C</i></li> </ul>
<hr/>	
<sup>1</sup>	<b><i>SHED: Enceinte étanche pour la détermination des émissions par évaporation</i></b>
<i>Amendement</i>	
<b><i>supprimé</i></b>	

### Amendement 167

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

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

<i>Amendement</i>			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> et M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> <16t, M <sub>3</sub> <7,5t:	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à 160 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	300 000 km ou 8 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	700 000 km ou 15 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à <b>240 000 km</b> ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à 375 000 km <b>ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</b>	Après la durée de vie principale et jusqu'à 875 000 km <b>ou 15 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</b>

## Amendement 168

### Proposition de règlement

#### Annexe IV – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Multiplicateurs de durabilité applicables pour ajuster les limites d'émissions de gaz d'échappement en vertu de l'annexe 1 lors de l'essai de véhicules, de moteurs ou dispositifs anti-pollution de remplacement au cours de la durée de vie supplémentaire			
Multiplicateurs de durabilité	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> et M <sub>2</sub>	<b>M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et M<sub>2</sub></b>	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7,5t
Multiplicateur de durabilité pour la durée de vie supplémentaire	1.2 pour les émissions de polluants gazeux		
<i>Amendement</i>			
Multiplicateurs de durabilité applicables pour ajuster les limites d'émissions de gaz d'échappement en vertu de l'annexe 1 lors de l'essai de véhicules, de moteurs ou dispositifs anti-pollution de remplacement au cours de la durée de vie supplémentaire			
Multiplicateurs de durabilité	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> et M <sub>2</sub>	<b>N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>&lt;16t, M<sub>3</sub>&lt;7,5t:</b>	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7,5t

Multiplicateur de durabilité pour la durée de vie supplémentaire	1.2 pour les émissions de polluants gazeux		
--	--	--	--

## Amendement 169

### Proposition de règlement Annexe V – tableau 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , pour les constructeurs de véhicules			
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Polluants gazeux, PM et PN en cycles RDE en laboratoire et émissions de CO <sub>2</sub> , consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie	Requis lorsque tous les polluants ne peuvent pas être mesurés sur la route	Requis	Requis lorsque tous les polluants ne peuvent pas être mesurés sur la route

électrique et autonomie électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)			
Correction de la température ambiante CO <sub>2</sub> (WLTP à 14 °C)	Déclaration <sup>6</sup>	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Émissions du carter	<b>Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement<sup>6</sup></b>	Requis	Optionnel <sup>6</sup>
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Requis	Optionnel <sup>6</sup>
Émissions lors du ravitaillement en carburant	Requis	Non requis	Non requis
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Durabilité de la batterie	<b>Déclaration</b>	Non requis	<b>Non requis</b>
Essai en laboratoire d'émissions à basse température et plage	Requis	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Surveillance à bord	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis
Puissance du moteur	Requis	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
Contrôles adaptatifs (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis
<hr/>			
<sup>6</sup> L'autorité compétente en matière de réception par type peut demander que l'essai soit effectué			
<hr/>			
<i>Amendement</i>			
Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , pour les constructeurs de véhicules			
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions	Essais lors des contrôles de	Essais lors des contrôles de la

	applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	conformité de la production	conformité en service
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Optionnel <sup>20</sup>
Polluants gazeux, PM et PN en cycles RDE en laboratoire et émissions de CO <sub>2</sub> , consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)	Requis lorsque tous les polluants ne peuvent pas être mesurés sur la route	Requis	Requis lorsque tous les polluants ne peuvent pas être mesurés sur la route
Correction de la température ambiante CO <sub>2</sub> (WLTP à 14 °C)	Déclaration <sup>6</sup>	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Émissions du carter	<b>Requis</b>	Requis	Optionnel <sup>6</sup>
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Requis	Optionnel <sup>6</sup>
Émissions lors du ravitaillement en carburant	Requis	Non requis	Non requis
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Durabilité de la batterie	<b>Requis</b>	Non requis	<b>Optionnel</b>
Essai en laboratoire d'émissions à basse	Requis	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>

température et plage			
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Surveillance à bord	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis
Puissance du moteur	Requis	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
Contrôles adaptatifs (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis
_____			
<sup>6</sup> L'autorité compétente en matière de réception par type peut demander que l'essai soit effectué			

## Amendement 170

### Proposition de règlement Annexe V – tableau 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>						
Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission						
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché)	
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Polluants gazeux et	Essai de démonstration	Non requis	Requis pour	Optionnel	Requis	Optionnel

PN lors des essais routiers (RDE)	n requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables		5 % des types de véhicule réception par an			
Polluants gazeux, PM et PN en cycles RDE en laboratoire et émissions de CO <sub>2</sub> , consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Correction de la température ambiante CO <sub>2</sub> (WLTP à 14 °C)	Déclaration <sup>6</sup>	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions	Déclaration	Audits ou	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel

du carter	d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement <sup>6</sup>	essais optionnels	el			
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions lors du ravitaillement en carburant	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Essai en laboratoire des émissions à basse température + plage	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Puissance du moteur	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
<b>Contrôles adaptatifs (si applicables)</b>	<b>Déclaration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Optionnel</b>	<b>Optionnel</b>

<b>Technologies de géorepérage (si applicables)</b>	<b>Déclaration et démonstration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Requis</b>	<b>Optionnel</b>
<i>Amendement</i>						
Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission						
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de surveillance du marché)		
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de	Non requis	Requis pour 5 % des types de véhicule réception par an	Optionnel	Requis	Optionnel

	véhicule applicables					
Polluants gazeux, PM et PN en cycles RDE en laboratoire et émissions de CO <sub>2</sub> , consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Correction de la température ambiante CO <sub>2</sub> (WLTP à 14 °C)	Déclaration <sup>6</sup>	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions du carter	Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement <sup>6</sup>	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions lors du ravitaillement	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

nt en carburant						
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Essai en laboratoire des émissions à basse température + plage	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Diagnostiques embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Puissance du moteur	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	<i>Optionnel</i>	<i>Optionnel</i>	<i>Optionnel</i>	Requis	Optionnel
<i>supprimé</i>						
<i>supprimé</i>						

## Amendement 171

### Proposition de règlement Annexe V – tableau 3

<i>Texte proposé par la Commission</i>			
Application des essais, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> pour les constructeurs			
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, PM et PN lors des essais sur route (RDE)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la	Contrôle de la conformité de la	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec

pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> ) et l'essai à faible charge (si applicable)	réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicules applicables	production effectué au niveau du moteur uniquement	n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs
Détermination du CO <sub>2</sub> émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	<i>Non requis</i>
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
<b>Contrôles adaptatifs (si</b>	<b>Déclaration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>

<i>applicables)</i>			
<b>Technologies de géorepérage (si applicables)</b>	<b>Déclaration et démonstration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>
<i>Amendement</i>			
Application des essais, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> pour les constructeurs			
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, PM et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> ) et l'essai à faible charge (si applicable)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicules applicables	Contrôle de la conformité de la production effectué au niveau du moteur uniquement	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs
Détermination du CO <sub>2</sub> émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	<b>Optionnel</b>
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>

	fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement		
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel <sup>6</sup>
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration	Non requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
<i>supprimé</i>			
<i>supprimé</i>			
<hr/> <sup>6</sup> L'autorité compétente en matière de réception par type peut demander que l'essai soit effectué			

## Amendement 172

### Proposition de règlement Annexe V – tableau 4

<i>Texte proposé par la Commission</i>				
Application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> , pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission				
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de surveillance du marché

	émissions					
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Gaz polluants, PM et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> ) + essai à faible charge (si applicable)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicules applicables	(voir prescriptions relatives au moteur)	Requis chaque année pour un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type en ce qui concerne les émissions	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel
Détermination du CO <sub>2</sub> émis et de la	Licence VECTO	Pour les composants	<i>Non requis</i>	<i>Non requis</i>	Optionnel	Optionnel

consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule						
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
Anti-	Déclaration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

manipulation, sécurité et cybersécurité	n et documentation					
<b>Contrôles adaptatifs (si applicables)</b>	<b>Déclaration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Optionnel</b>	<b>Optionnel</b>
<b>Technologies de géorepérage (si applicables)</b>	<b>Déclaration et démonstration</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Non requis</b>	<b>Requis</b>	<b>Optionnel</b>
<i>Amendement</i>						
Application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> , pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission						
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de surveillance du marché		
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Gaz polluants, PM et PN	Essais de démonstration requis	(voir prescriptions)	Requis chaque année pour	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel

lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> ) + essai à faible charge (si applicable)	pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicules applicables	relatives au moteur)	un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type en ce qui concerne les émissions			
Détermination du CO <sub>2</sub> émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	<i>Optionnel</i>	<i>Optionnel</i>	Optionnel	Optionnel
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Procédure d'essai de	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel

vérification						
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Diagnostiques embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
<i>supprimé</i>						
<i>supprimé</i>						

### Amendement 173

#### Proposition de règlement Annexe V – tableau 10

<i>Texte proposé par la Commission</i>
Application des prescriptions en matière d'essai et démonstrations pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Audit ou essai optionnel	<b>Requis/Optionnel</b>		<b>Optionnel/Optionnel</b>	
<i>Amendement</i>						
Application des prescriptions en matière d'essai et démonstrations pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission						
Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la	Essais lors des contrôles de conformité	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	

	réception par type initiale en ce qui concerne les émissions	té de la production				
Acteur concerné	Autorité compétente en matière de réception par type pour la délivrance de la réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Autorité compétente en matière de réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Audit ou essai optionnel	<i>Requis</i>	<i>Optionnel</i>	<i>Requis</i>	

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et leur durabilité (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009
<b>Références</b>	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 15.12.2022
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 15.12.2022
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
<b>Examen en commission</b>	24.5.2023
<b>Date de l'adoption</b>	19.7.2023
<b>Résultat du vote final</b>	+: 27 -: 14 0: 3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
<b>Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final</b>	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

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

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
The Left	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention