

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Document de séance*

FINAL  
**A6-0301/2006**

21.9.2006

**\*\*\*|**

## **RAPPORT**

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE  
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Matthias Groot

Rapporteur pour avis (\*): Anja Weisgerber

(\*): Coopération renforcée entre les commissions - Article 47 du règlement



### ***Légende des signes utilisés***

- \*Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	6
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	42
AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES.....	45
AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTÉRIEUR ET DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS.....	53
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME .....	61
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE.....	76
PROCÉDURE .....	90



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))**

**(Procédure de codécision: première lecture)**

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0007/2006),
  - vu l'avis de la commission des affaires juridiques sur la base juridique proposée,
  - vu les articles 51 et 35 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, de la commission des transports et du tourisme ainsi que de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0301/2006),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. invite la Commission à présenter des propositions dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules de manière à garantir l'accès à des informations détaillées sur la réparation des véhicules et à stimuler ainsi la concurrence dans le secteur de la réparation des véhicules; demande également à la Commission de présenter toutes les propositions nécessaires pour éviter les doubles emplois ou doubles réglementations entre le présent règlement, le règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile<sup>2</sup> et le projet de directive relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;
  3. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  4. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

---

<sup>1</sup> Non encore publiée au JO.

<sup>2</sup> JO L 203 du 1.8.2002, p. 30.

Amendement 1  
CONSIDÉRANT 4

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions **des véhicules** sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Europe en matière de qualité de l'air.

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions **provenant du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres) et des entreprises (industrie de transformation des matières premières)** sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Europe en matière de qualité de l'air. **La réduction des émissions des véhicules doit être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. La norme Euro 5 est l'une des mesures visant à réduire les émissions de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde d'azote, les hydrocarbures et les particules.**

*Justification*

*Pour ce qui est de la stratégie thématique concernant la pollution de l'air, il ne faut pas oublier qu'outre le secteur des véhicules, il y a également d'autres secteurs dans lesquels les émissions doivent être réduites de façon considérable. Il serait judicieux de mieux faire ressortir le rapport existant entre la norme Euro 5 et les objectifs de la stratégie thématique concernant la pollution de l'air. Pour améliorer la qualité de l'air, il convient d'arrêter, outre la norme Euro 5, d'autres mesures liées aux émissions luttant à la source contre l'émission de substances nocives.*

Amendement 2  
CONSIDÉRANT 4 BIS (NOUVEAU)

**(4 bis) La réalisation des objectifs de l'Union européenne en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi le secteur de l'industrie doit être clairement**

***informé de toute révision ultérieure du présent règlement. La Commission devrait par conséquent présenter, aussi tôt que possible, une proposition de révision établissant de nouvelles limites d'émission.***

Amendement 3  
CONSIDÉRANT 5

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air ***et*** de réduction des frais de santé.

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé ***tout comme des années de vie gagnées, ainsi que les implications pour le bilan total des émissions de CO<sub>2</sub>.***

*Justification*

*Il ne s'agit pas ici simplement de réduire les frais de santé; il s'agit aussi des années de vie gagnées. L'estimation d'impact de la Commission parle de 20 500 vies gagnées en 2020. Il est nécessaire de tenir compte des émissions de CO<sub>2</sub> au moment d'établir des normes sur les émissions. L'on sait – et la législation en matière de qualité de l'air le reconnaît – que la réduction de certaines émissions peut entraîner une augmentation de celles de CO<sub>2</sub>.*

Amendement 4  
CONSIDÉRANT 5 BIS (nouveau)

***(5 bis) Il est nécessaire de continuer à réduire les émissions d'oxyde d'azote des véhicules diesel pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites d'émission pour les polluants atmosphériques. À cette fin, il convient d'atteindre des valeurs limites ambitieuses, sans pour autant renoncer aux avantages que présente le moteur diesel au niveau de la consommation et des émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. La définition, à un stade précoce,***



*d'une étape supplémentaire pour la réduction d'oxyde d'azote permet aux constructeurs automobiles d'assurer une programmation à long terme et à l'échelon européen.*

*Justification*

*Dès à présent, une deuxième étape pour la réduction d'oxyde d'azote des véhicules diesel devrait être définie. Elle permettrait le développement ciblé de technologies visant à réduire les émissions, qui s'intégreraient dans les techniques déjà existantes de respect de l'environnement et les soutiendraient.*

Amendement 5  
CONSIDÉRANT 6

(6) Un accès sans restriction ***et normalisé*** aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour ***faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur***. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

(6) Un accès sans restriction aux informations, ***au moyen d'une fonction de recherche normalisée permettant de retrouver les informations techniques***, sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour ***améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services***. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs, ***ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME). Les normes communes arrêtées en association avec les parties intéressées, telles que la norme OASIS, peuvent faciliter l'échange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services.***

*Justification*

*Vient renforcer le raisonnement à la base du chapitre 3 de la proposition de règlement. Il est*

*capital que les très nombreuses petites et moyennes entreprises dans ce secteur aient accès, sous des conditions raisonnables, aux informations sur les réparations de véhicules, étant donné qu'elles ne peuvent pas s'offrir les instruments hautement spécialisés et les services d'information spécifiques dont dispose un constructeur.*

Amendement 6  
CONSIDÉRANT 6 BIS (nouveau)

***(6 bis) L'accès à l'ensemble des informations sur la réparation des véhicules devrait être régi, comme dans le présent règlement, par les dispositions de la directive [XXXX/XX/CE]. Une fois que les dispositions régissant l'accès à toutes les informations sur les véhicules auront été intégrées dans la directive [XXXX/XX/CE], les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées.***

Amendement 7  
CONSIDÉRANT 7

(7) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions et, ***le cas échéant***, adapter le présent règlement à cette évolution.

(7) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions et, ***si le texte du règlement l'exige***, adapter le présent règlement à cette évolution.

*Justification*

*Tout ne devrait pas être réglé par comitologie, et nous devrions nous assurer que les lignes principales sont adoptées par codécision.*

Amendement 8  
CONSIDÉRANT 7 BIS (nouveau)

***(7 bis) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions, et envisager de nouvelles améliorations de la politique de réduction des émissions, en adaptant, si nécessaire, le présent règlement. Cette analyse devrait plus particulièrement concerner une réduction des émissions***

***d'oxyde d'azote. Du fait des liens entre les mesures de réduction des émissions d'une part des polluants gazeux et d'autre part de dioxyde de carbone, toute proposition de la Commission devra être établie conjointement avec la réglementation relative à la réduction des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves. Cette réglementation devra être établie sur la base d'une norme d'émissions moyennes européennes de dioxyde de carbone s'appuyant sur la décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO2 dues aux véhicules particuliers neufs<sup>1</sup> et s'appliquant à chacun des constructeurs automobiles. Toute proposition sera basée sur une évaluation d'impact étendue et sur la consultation des parties concernées. Afin d'améliorer la prévisibilité s'agissant des réglementations à venir dans ce domaine, la Commission doit présenter un programme législatif incluant des cibles pour les normes d'émission. Ce programme législatif doit reposer sur une large consultation de toutes les parties concernées et sur une évaluation approfondie de l'impact, y compris l'état de la mise en œuvre dans tous les États membres, en prenant en considération aussi bien les développements technologiques possibles que des aspects liés aux coûts et à l'efficacité.***

<sup>1</sup> JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.

### *Justification*

*Afin de concilier prévisibilité du cadre juridique à long terme pour l'industrie automobile et efficacité des mesures, il est nécessaire de prévoir une clause de révision des valeurs limites d'émission, et notamment des valeurs limites d'émission de NOX pour les véhicules diesel, sur la base d'une étude d'impact étendue. Pour l'industrie automobile, qui investit et programme ses activités à long terme, il est capital de mieux pouvoir prévoir les réglementations à venir. Il faut du temps à l'industrie pour réaliser des investissements efficaces en matière de développement et de production. Dans le souci d'éviter une bureaucratie excessive, la Commission devrait fonder son programme législatif sur une évaluation de l'impact et la*

*consultation de toutes les parties.*

Amendement 9  
CONSIDÉRANT 8

(8) La Commission devrait passer sous revue ***et, au besoin réguler,*** les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes anti-pollution des gaz d'échappement. ***Il s'agirait notamment de passer sous revue les avantages du passage d'une régulation des émissions des hydrocarbures totaux à un système fondé sur le méthane (CH<sub>4</sub>) et les autres hydrocarbures.***

(8) La Commission devrait passer sous revue les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes anti-pollution des gaz d'échappement, ***et au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réguler ces émissions.***

*Justification*

*Des valeurs limites séparées doivent désormais être observées. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) ne peuvent pas respecter ces valeurs.*

Amendement 10  
CONSIDÉRANT 8 BIS (nouveau)

***(8 bis) Afin de ne pas faire disparaître du marché les véhicules fonctionnant au gaz naturel, qui représentent un progrès en ce qui concerne le faible taux d'émission d'oxyde d'azote et de particules, et de soutenir en même temps les progrès des véhicules à essence, des valeurs limites séparées sont mises en place par le présent règlement pour la masse globale des hydrocarbures et la masse des hydrocarbures non méthaniques.***

*Justification*

*Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) contribuent de façon considérable à réduire les émissions d'oxyde d'azote et de particules. Leurs émissions sont nettement inférieures à celles de véhicules comparables fonctionnant à l'essence, et ils ne doivent par conséquent pas être éliminés du marché par des valeurs limites ne pouvant pas*

être respectées d'un point de vue technique.

Amendement 11  
CONSIDÉRANT 8 TER (nouveau)

***(8 ter) Des efforts devraient être poursuivis en vue d'établir des limites d'émission plus strictes, notamment une réduction des émissions de dioxyde de carbone et la fixation de limites liées aux performances réelles des véhicules en usage.***

*Justification*

*En vue d'atteindre les objectifs du protocole de Kyoto et de réduire les taux de pollution locale, davantage d'efforts s'imposent pour établir des limites d'émission plus strictes.*

Amendement 12  
CONSIDÉRANT 9

(9) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines, la Commission devrait aussi ***envisager d'adopter une démarche fondée sur le nombre concernant les émissions de particules***, en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie.

(9) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines ***(PM 2,5 et moins)***, la Commission devrait aussi ***adopter le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la deuxième étape (Euro 6)***, en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie, ***une démarche fondée sur le nombre de particules qui s'appuie sur les résultats du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE), et dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.***

*Justification*

*La mise en place de valeurs limites pour le nombre de particules permet de s'assurer que les particules ultrafines, particulièrement nocives pour la santé, sont désormais également couvertes par les méthodes de mesure. La réduction de la masse des particules n'est pas encore possible du point de vue technique, mais la mise en place d'une méthode qui mesure le nombre de particules garantit aussi que les particules ultrafines sont limitées.*

Amendement 13  
CONSIDÉRANT 10

(10) Pour obtenir une plus grande *répétabilité* des mesures de la masse **des émissions** de particules en laboratoire, la Commission devrait introduire **un nouveau protocole d'essai. Dès que le programme de recherche pertinent sera été achevé, le remplacement de la procédure de mesure actuelle par la nouvelle méthode sera envisagé.** Quand la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition seront recalibrées, la nouvelle technique enregistrant un niveau plus faible de masse que la méthode actuelle.

(10) Pour obtenir une plus grande *reproductibilité* des mesures de la masse **et du nombre** de particules en laboratoire, la Commission devrait introduire **une nouvelle méthode de mesure le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la deuxième étape (Euro 6), sur la base des résultats du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE).** Quand la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition seront recalibrées, la nouvelle technique enregistrant un niveau plus faible de masse que la méthode actuelle.

*Justification*

*La mise en place de valeurs limites pour le nombre de particules permet de s'assurer que les particules ultrafines, particulièrement nocives pour la santé, sont désormais également couvertes par les méthodes de mesure. La réduction de la masse des particules n'est pas encore possible du point de vue technique, mais la mise en place d'une méthode de mesure qui mesure le nombre de particules garantit aussi que les particules ultrafines sont limitées.*

Amendement 14  
CONSIDÉRANT 13 BIS (nouveau)

**(13 bis) Afin d'obtenir des résultats allant dans le sens d'un environnement propre, la Commission devrait envisager, en plus des normes antipollution, de mettre en place des réglementations dans d'autres domaines, tels que celui de l'efficacité énergétique dans le secteur automobile.**

*Justification*

*Pour s'attaquer aux racines du problème, il ne faut pas se contenter de réglementer les émissions, mais il faut aussi se pencher sur l'efficacité énergétique des véhicules. D'après l'exemple des véhicules intelligents, il faut œuvrer à une solution informatisée permettant de*

*réduire la consommation des véhicules.*

Amendement 15  
CONSIDÉRANT 13 TER (nouveau)

***(13 ter) Avant d'élaborer sa proposition relative à la prochaine norme antipollution (Euro 7), la Commission devrait réaliser des études afin de déterminer si les sous-classifications des différentes catégories de véhicules en groupes sont encore nécessaires et si des limites d'émission indépendantes de la masse peuvent être appliquées.***

*Justification*

*Il s'agit d'une simplification du règlement. Les critères se rapportant à la masse ne seraient éventuellement plus nécessaires si des systèmes de post-traitement des oxydes d'azote étaient disponibles pour tous les types de véhicules.*

Amendement 16  
CONSIDÉRANT 16 BIS (nouveau)

***(16 bis) Afin de supprimer une ambiguïté dans la législation, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules<sup>1</sup> doit être modifiée afin de couvrir tous les véhicules lourds et qu'il soit clair que le présent règlement s'applique aux véhicules légers.***

---

<sup>1</sup> JO L 275 du 20.10.2005, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive de la Commission

*Justification*

*Afin de mieux légiférer, il est important que le champ d'application soit clairement défini. Jusqu'à présent, les véhicules à essence lourds entraient dans le champ d'application de la directive 70/220/CE. Même s'il s'agit d'un cas hypothétique, puisqu'il y a peu de véhicules lourds à essence, il convient pour des raisons de clarté de dissiper ce malentendu.*

Amendement 17  
CONSIDÉRANT 17 BIS (nouveau)

***(17 bis) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, la dérogation qui permettait aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> d'un poids supérieur à 2 500 kg d'être réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, devrait être maintenue dans l'Euro 5 pour les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques. Cette dérogation devrait cesser lors de l'entrée en vigueur de l'Euro 6.***

*Justification*

*Les véhicules familiaux n'entrant pas dans la catégorie tout terrain, conçus pour plus de six occupants en plus du conducteur ou les véhicules destinés à des fins de sauvetage, de secours ou de dépannage, au transport des personnes handicapées ou pour assurer des services publics, devraient avoir la possibilité jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Euro 6 d'être encore réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III.*

Amendement 18  
CONSIDÉRANT 18

(18) Il conviendrait d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre ou la modification du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

(18) Il conviendrait d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre ou la modification du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, ***dans la mesure où ceci est indiqué dans les articles correspondants.***



### *Justification*

*Tout ne devrait pas être réglé par comitologie, et nous devrions nous assurer que les lignes principales sont adoptées par codécision.*

#### Amendement 19 CONSIDÉRANT 19

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur, ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, visé dans l'article précité, ce règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur ***et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation des véhicules pour les réparateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les ateliers de réparation officiels***, ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, visé dans l'article précité, ce règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

### *Justification*

*L'accès aux informations sur la réparation des véhicules est nécessaire pour la libre circulation des véhicules dans le marché intérieur. Il faut donc garantir aux réparateurs indépendants la possibilité d'offrir des services de maintenance et d'autres services, afin de garantir le fonctionnement de véhicules non polluants.*

#### Amendement 20 ARTICLE 1, PARAGRAPHE 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les ***convertisseurs catalytiques*** de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les ***dispositifs anti-pollution*** de rechange, au regard de leurs émissions.

### Justification

*Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

#### Amendement 21 ARTICLE 2

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur **équipés**:

*a) de moteurs à allumage commandé;*

*b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M1 et N1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE]; et*

*c) de moteurs à allumage par compression des catégories M1 et N1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE].*

2. À la demande du constructeur, **le** présent règlement **peut aussi s'appliquer aux véhicules à moteur équipés de moteurs à allumage par compression** des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE], ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur **des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE] ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 3 500 kg ou une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg.**

2. À la demande du constructeur, **la réception accordée au titre du** présent règlement **aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub> peut être étendue aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>,** définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE], ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

### Justification

*Pour éviter toute confusion, il devrait y avoir une séparation claire entre le règlement pour les véhicules utilitaires légers et celui pour les véhicules lourds. Il est par conséquent nécessaire de modifier le champ d'application. Le nouveau champ d'application est neutre du point de vue de la technologie puisqu'il ne fait aucune référence à des moteurs et des carburants. La modification du champ d'application du règlement est liée à l'amendement modifiant le champ d'application de la directive 2005/55/CE, qui à l'avenir devrait couvrir tous les véhicules lourds.*

Amendement 22  
ARTICLE 3, POINT (1 BIS) (nouveau)

***(1 bis) "véhicule fonctionnant au GPL ou au GN" signifie un véhicule équipé d'un dispositif spécifique permettant l'utilisation de GPL ou de GN dans le système de propulsion. Les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN peuvent être conçus et fabriqués en tant que véhicules à monocarburation, essentiellement conçus pour fonctionner en permanence au GPL ou au GN, mais qui peuvent aussi être dotés d'un circuit essence utilisé uniquement en cas d'urgence ou pour le démarrage, et dont le réservoir à essence a une contenance maximale de 15 litres, ou en tant que véhicules à bicarburation, fonctionnant au GPL ou au GN en alternance avec l'essence;***

*Justification*

*Dans le Livre vert "Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique", adopté le 29 novembre 2000, la Commission a fixé un objectif de 20 % de remplacement des carburants traditionnels par des carburants de substitution dans le secteur du transport routier d'ici à 2020. Ce règlement devrait explicitement s'adresser à des véhicules fonctionnant au GPL ou au GNC.*

Amendement 23  
ARTICLE 3, POINTS 1 TER, 1 QUATER et 1 QUINQUIES (nouveau)

***(1 ter) "véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques" signifie des véhicules à usages spéciaux, tels que définis par la directive-cadre sur la réception des véhicules à moteur [XXXX/XX/CE], dans la catégorie M<sub>1</sub> et possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg, des véhicules diesel assumant des tâches sociales spécifiques et des véhicules familiaux diesel;***

***(1 quater) "véhicules diesel assumant des tâches sociales spécifiques" signifie des***

*véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg et remplissant également les critères de la catégorie M<sub>1</sub>G, ainsi que des véhicules utilisés pour un usage commercial et conçus pour permettre l'utilisation de fauteuils roulants. Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont considérés comme des véhicules N<sub>1</sub>;*

*(1 quinquies) "véhicules familiaux diesel" signifie des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, en excluant les véhicules hors route définis par la directive [XXXX/XX/CE]. Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont considérés comme des véhicules N<sub>1</sub>.*

Amendement 24  
ARTICLE 3, POINT 11

(11) « *convertisseur catalytique* d'origine » signifie *un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques couverts* par la réception accordée pour le véhicule;

(11) « *dispositif anti-pollution* d'origine » signifie *un dispositif anti-pollution ou une combinaison de dispositifs anti-pollution couverts* par la réception accordée pour le véhicule;

*Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

Amendement 25  
ARTICLE 3, POINT 12

(12) « *convertisseur catalytique* de rechange » signifie *un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques destiné à*

(12) « *dispositif anti-pollution* de rechange » signifie *un dispositif anti-pollution ou une combinaison de dispositifs anti-pollution destinés à*

remplacer un *convertisseur catalytique* d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive [XXXX/XX/CE];

remplacer un *dispositif anti-pollution* d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive [XXXX/XX/CE];

#### *Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

#### Amendement 26 ARTICLE 3, POINT 13

(13) « information sur la réparation des véhicules » signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation **ou** la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

(13) « information sur la réparation des véhicules » signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, **l'insertion de pièces et de dispositifs**, la reprogrammation, la réinitialisation **ou le post-équipement** du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

#### *Justification*

*Les opérations de "post-équipement" sont directement liées aux composants relatifs aux émissions et à la performance environnementale des voitures et devraient donc être incluses dans le champ d'application de ce règlement.*

#### Amendement 27 ARTICLE 3, POINT 14

(14) « opérateur indépendant » signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des

(14) « opérateur indépendant » signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien **ou le post-équipement** de véhicules à moteur, en

fabricants d'équipements ou d'outils de réparation, des distributeurs de pièces détachées, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et des opérateurs proposant une formation pour les réparateurs.

particulier des réparateurs, des fabricants *et des distributeurs indépendants* d'équipements ou d'outils de réparation, des distributeurs de pièces détachées, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et des opérateurs proposant une formation pour les réparateurs.

#### *Justification*

*Les opérations de "post-équipement" sont directement liées aux composants relatifs aux émissions et à la performance environnementale des voitures et devraient donc être incluses dans le champ d'application de ce règlement.*

#### Amendement 28

##### ARTICLE 4, PARAGRAPHE 1, ALINÉA 1

1. Les constructeurs s'assurent que tous les véhicules présentés à la réception pour être vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

1. Les constructeurs s'assurent que tous les véhicules *et toutes les pièces de rechange* présentés à la réception pour être vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

#### Amendement 29

##### ARTICLE 4, PARAGRAPHE 2

*2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km.*

*2. Les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyaux arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules dans des conditions d'utilisation normale. Par conséquent, les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution*

entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km. ***Pour s'y conformer, le constructeur doit avoir la possibilité d'avoir recours au banc d'essai de vieillissement, sous réserve des conditions de mise en œuvre fixées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE].***

Amendement 30

ARTICLE 4, PARAGRAPHE 2, ALINÉA 1 BIS (nouveau)

***La conformité en service fait l'objet de vérifications conformément aux exigences de l'annexe I telles qu'elles s'appliquent au modèle de véhicule concret lors de la réception, notamment pour les émissions au tuyau arrière d'échappement telles que mesurées par rapport aux limites d'émission du tableau 1, pour les émissions par évaporation telles que mesurées par rapport aux limites d'émission du tableau 2 et pour les émissions à faible température ambiante telles que mesurées par rapport aux limites d'émission du tableau 3.***

*Justification*

*En plus des émissions au tuyau arrière d'échappement, les valeurs limites des émissions par évaporation et des émissions à faible température ambiante devraient aussi être respectées après une utilisation prolongée des véhicules (conformité en service).*

Amendement 31

ARTICLE 5, PARAGRAPHE 1

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

***supprimé***

*Justification*

*Les exigences de durabilité sont déjà définies à l'article 4.*

Amendement 32

ARTICLE 5, PARAGRAPHE 4, POINT F BIS) (nouveau)

***(f bis) véhicules fonctionnant au GPL ou au GN;***

Amendement 33

ARTICLE 5, PARAGRAPHE 4, POINT I)

i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants.

i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, ***tels que l'éthanol, le biogaz et les esters méthyliques d'acide gras (FAME).***

*Justification*

*L'inclusion des véhicules fonctionnant aux biocarburants est très importante, étant donné qu'il est prévu que leur marché se développe au cours des prochaines années en Europe et que leur capacité de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> est d'environ 60 à 80 % plus élevée que pour un véhicule à essence. C'est pourquoi il convient d'ajouter des valeurs limites à respecter dans Euro 5 et Euro 6, de façon à ce que ces véhicules ne soient pas considérés comme désavantageux du point de vue environnemental et pour ce qui est de préserver la santé.*

Amendement 34

ARTICLE 5, PARAGRAPHE 4, POINT I BIS) (NOUVEAU)

***i bis) dispositifs anti-pollution de recharge.***

Amendement 35

ARTICLE 5, PARAGRAPHE 5

5. La Commission passe sous revue les polluants soumis aux exigences et essais visés au paragraphe 4 ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions

5. La Commission passe sous revue les polluants soumis aux exigences et essais visés au paragraphe 4 ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions



et **adopte les mesures nécessaires** si elle constate que les procédures ou essais ne sont plus adéquats **ou** ne reflètent plus les émissions mondiales effectives.

et **propose au Parlement européen et au Conseil les modifications nécessaires** si elle constate que les procédures ou essais ne sont plus adéquats, ne reflètent plus les émissions mondiales effectives **ou s'il convient de contrôler d'autres émissions polluantes**.

#### *Justification*

*La question de la révision des cycles d'essai et de la mise en place de valeurs limites pour d'autres polluants devrait être réglée dans le cadre de la codécision.*

#### Amendement 36 ARTICLE 5, PARAGRAPHE 6

6. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 à 5.

6. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 à 4. **La Commission veille à ce que le règlement complémentaire, qui définit les mesures d'exécution, soit publié et disponible en même temps que le présent règlement. Cependant, les valeurs limites d'émission, mesurées conformément au nouveau cycle d'essai au niveau mondial, sont adoptées par le Parlement européen et le Conseil sur la base d'un rapport de la Commission.**

#### *Justification*

*Les constructeurs doivent connaître les détails que comportent les mesures d'exécution, afin de pouvoir compléter, d'un point de vue technique, les systèmes de traitement des émissions. C'est de cette façon seulement que pourra être réalisée la conformité aux critères requis par le présent règlement. La comitologie n'est pas adaptée, et il convient donc de prévoir une procédure de codécision pour la mise en place de ces valeurs.*

#### Amendement 37 ARTICLE 6, PARAGRAPHE 1

1. Les constructeurs fournissent un accès **normalisé et** sans restriction aux

1. Les constructeurs fournissent, **au moyen d'une fonction de recherche normalisée**, un

informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web, d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels. ***Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées conformément aux exigences techniques de la norme OASIS<sup>1</sup>. Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et ateliers de réparation officiels.***

---

<sup>1</sup> La norme OASIS fait référence aux spécifications techniques du document OASIS SC2-D5, Norme des informations sur les réparations automobiles, version 1.0 du 28 mai 2003 (disponible à l'adresse suivante: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) et aux sections 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 et 3.8 du document OASIS SC1-D2, Spécification des critères de réparation automatique, version 6.1 du 10 janvier 2003 (disponible à l'adresse suivante: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>) en n'utilisant que le texte ouvert et les normes graphiques.

### *Justification*

*La norme OASIS, mise au point en 2003 en coopération avec les différentes industries et sous les auspices de la Commission, permet dans la pratique un accès simplifié et efficace aux informations sur la réparation des véhicules. Dans le règlement (CE) n° 1400/2002 aussi, les documents de formation sont demandés. Afin que ces documents continuent à être fournis, une référence devrait expressément figurer dans le règlement.*

### Amendement 38

#### ARTICLE 6, PARAGRAPHE 4

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien ***du système d'information.***

Amendement 39  
ARTICLE 6, PARAGRAPHE 5

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent **des** informations **sur la réparation des véhicules** sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent **les** informations **pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués** sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

*Justification*

*Les informations sur la réparation des véhicules ne sont pas la même chose que les informations sur les systèmes de diagnostic embarqués. Pour rétablir le sens de ce paragraphe, il convient de faire expressément référence aux informations sur les systèmes de diagnostic embarqués.*

Amendement 40  
ARTICLE 6, PARAGRAPHE 5 BIS (nouveau)

***5 bis. Afin de concevoir et de fabriquer des équipements GPL ou GNC automobiles, les constructeurs fournissent des informations sur la réparation des véhicules, sans discrimination entre les installateurs, les fabricants et/ou les réparateurs GPL ou GNC concernés.***

Amendement 41  
ARTICLE 6, PARAGRAPHE 6, ALINÉA 2

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la

conformité, *y compris le retrait de la réception.*

conformité.

Amendement 42  
ARTICLE 8

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], ***et en tenant compte des dispositions de l'article 8 de la décision 1999/468/CE***, les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules ***et sur les systèmes de diagnostic embarqués, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises (PME).***

*Justification*

*Cf. la justification de l'amendement relatif à l'article 6, paragraphe 5. L'amendement proposé garantit la participation du Parlement dans le cas où les mesures d'exécution comporteraient des modifications sur des questions de fond sur lesquelles le Parlement devrait être consulté. Il est capital que les très nombreuses petites et moyennes entreprises dans ce secteur aient accès, sous des conditions raisonnables, aux informations sur les réparations de véhicules, étant donné qu'elles ne peuvent pas s'offrir les instruments hautement spécialisés et les services d'information spécifiques dont dispose un constructeur.*

Amendement 43  
ARTICLE 8 BIS (nouveau)

*Article 8 bis*

*Au plus tard ...\*, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur. Le rapport examine s'il serait approprié de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules.*

*\* trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.*

Amendement 44  
ARTICLE 9, PARAGRAPHE 1

1. Avec effet à compter de [la date d'entrée en vigueur], si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules à moteur, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

1. Avec effet à compter de [la date d'entrée en vigueur **du présent règlement et des mesures d'exécution**], si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules à moteur, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

*Justification*

*Pour une mise en place efficace de ce texte, il est indispensable que ce règlement s'applique après l'adoption des mesures techniques complémentaires, mesures qui guideront le développement de solutions technologiques adaptées.*

Amendement 45  
ARTICLE 9, PARAGRAPHES 2 ET 3

2. Avec effet à partir *de [18 mois et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur], et [30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]* dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

3. Avec effet à partir *de [36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] et [48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]* dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

2. Avec effet à partir *du 1<sup>er</sup> septembre 2009, à l'exception des véhicules de catégorie M dont le poids maximal en charge techniquement admissible excède 2 500 kg et qui sont conçus pour remplir des besoins sociaux spécifiques, et du 1<sup>er</sup> septembre 2010* dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, *et des véhicules de catégorie M susmentionnés*, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, *notamment aux annexes, à l'exception des valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I.*

3. Avec effet à partir *du 1<sup>er</sup> janvier 2011, à l'exception des véhicules de catégorie M dont le poids maximal en charge techniquement admissible excède 2 500 kg et qui sont conçus pour remplir des besoins sociaux spécifiques, et du 1<sup>er</sup> janvier 2012* dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, *et des véhicules de catégorie M susmentionnés*, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, *notamment aux annexes, à l'exception des valeurs limites Euro 6 fixées au tableau 1 bis de l'annexe I*, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

Amendement 46  
ARTICLE 9, PARAGRAPHES 3BIS ET 3 TER (nouveaux)

*3 bis. Avec effet à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2014, et du 1<sup>er</sup> septembre 2015 dans le cas des véhicules de catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, notamment aux annexes, y compris aux valeurs limites d'émissions Euro 6 précisées à l'Annexe I, tableau 1 bis, du présent règlement.*

*3 ter. Avec effet à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2015, et du 1<sup>er</sup> septembre 2016 dans le cas des véhicules de catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, notamment aux annexes, y compris aux valeurs limites d'émissions Euro 6 précisées à l'Annexe I, tableau 1 bis, du présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.*

Amendement 47  
ARTICLE 9 BIS (nouveau)

*Article 9 bis*

*Mesures supplémentaires*

*Les États membres peuvent, conformément à l'article 95, paragraphes 4 et 5, du traité, et afin de respecter les valeurs limites de qualité de l'air, prendre des mesures allant*

***plus loin que celles visées par le présent règlement.***

*Justification*

*Les États membres rencontrant des difficultés à respecter les valeurs limites de qualité de l'air devraient avoir la possibilité d'adopter des mesures plus ambitieuses pour des véhicules plus propres.*

Amendement 48  
ARTICLE 10, TITRE

Réception de ***composants de remplacement***

Réception de ***pièces de rechange***

*Justification*

*L'objectif est d'améliorer la cohérence de la terminologie employée. Dans l'article 1, il est fait mention de "pièces de rechange", tandis qu'à l'article 10, il est fait mention de "composants de remplacement".*

Amendement 49  
Article 10

***1. Pour les convertisseurs catalytiques de rechange neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.***

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des ***convertisseurs catalytiques de rechange*** dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.

***1. L'autorité nationale refuse d'accorder la réception CE pour de nouveaux types de dispositifs anti-pollution de rechange qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.***

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des ***dispositifs anti-pollution*** dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.



### *Justification*

*Dans le sens d'une législation claire et du progrès technique, il vaut mieux utiliser un terme plus large que de traiter dans des points séparés les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules pour les véhicules diesel, les systèmes de post-traitement des oxydes d'azote et les autres systèmes de post-traitement qui seront à l'avenir techniquement possibles. Il convient d'utiliser une expression qui ne défavorise aucune technologie et qui ne limite pas les innovations.*

### Amendement 50

#### ARTICLE 11, PARAGRAPHE 1, ALINÉAS 2 ET 3

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au présent règlement et à ses mesures d'exécution en avance sur les dates visées à l'article 9, **paragraphe 3**.

Elles prennent fin aux dates visées à l'article 9, paragraphe 3.

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au présent règlement et à ses mesures d'exécution en avance sur les dates visées à l'article 9.

Elles prennent fin aux dates visées à :

**a) l'article 9, paragraphe 3, en ce qui concerne les incitations au respect des valeurs limites fixées au tableau 1 de l'annexe I;**

**b) l'article 9, paragraphe 3 ter, en ce qui concerne les incitations au respect des valeurs limites fixées au tableau 1 bis de l'annexe I.**

### *Justification*

*Cette modification est liée à la mise en place d'une approche en deux étapes. Les incitations pour les véhicules respectant les valeurs limites Euro 5 devraient cesser au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6.*

### Amendement 51

#### ARTICLE 13

**1. Dans un délai [allant jusqu'à 6 mois après l'entrée en vigueur], la Commission examine la nécessité de redéfinir la valeur limite d'émission des hydrocarbures visée à l'annexe I, pour considérer les émissions de méthane et les émissions des**

*autres hydrocarbures séparément.*

2. *L'inclusion des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone est aussi étudiée.*

3. Au besoin, la Commission *peut prendre les mesures suivantes au regard des paragraphes 1 et 2 :*

*a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins du recalibrage des valeurs limites pour les hydrocarbures visées à l'annexe I du règlement;*

*b) adoption conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], de mesures destinées à tester, prendre en compte ou limiter les émissions de méthane.*

4. Après achèvement du Programme de mesure des particules mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission prend les mesures suivantes:

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption, conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], d'une procédure de mesure révisée pour les particules et une

1. *La Commission étudie la possibilité d'inclure les émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone.*

Au besoin, la Commission *présente une proposition au Parlement européen et au Conseil, comprenant des mesures destinées à tester, prendre en compte ou limiter les émissions de méthane.*

2. Après achèvement du Programme de mesure des particules mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, *et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6*, la Commission prend les mesures suivantes *sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne l'environnement:*

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption, conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], d'une procédure de mesure révisée pour les particules et une

valeur limite pour le nombre de particules.

valeur limite pour le nombre de particules.

*Justification*

*Ces modifications sont liées aux amendements précédents, afin d'essayer de maintenir une approche équilibrée en ce qui concerne ce qui devrait être réglé dans le cadre de la comitologie et ce qui devrait l'être dans le cadre de la procédure de codécision.*

Amendement 52

ARTICLE 14

**La** Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], modifier le présent règlement en application de [l'article 36, paragraphes 2, 3 et 4] de la directive.

**Dans le cas où il est fait référence à cet article, la** Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], modifier le présent règlement en application de [l'article 36, paragraphes 2, 3 et 4] de la directive.

Amendement 53

ARTICLE 15 BIS (nouveau)

*Article 15 bis*

**Modifications de la directive 2005/55/CE**

**La directive 2005/55/CE est modifiée comme suit:**

**(1) le titre est remplacé par le suivant:**

**"Directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant la réception des véhicules utilitaires lourds au regard de leurs émissions (Euro IV et V)";**

**(2) l'article 1 est remplacé par le suivant:**

**"Aux fins de la présente directive, les définitions suivantes s'appliquent:**

**(a) "véhicule" signifie tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 de la directive 70/156/CEE, à l'exception des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et N<sub>1</sub>, ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 3 500 kg ou une masse de référence**

*ne dépassant pas 2 610 kg;*

*(b) "moteur" signifie la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 3 de la directive [XXXX/XX/CE];*

*(c) "véhicule plus respectueux de l'environnement (EEV)" signifie un véhicule propulsé par un moteur qui respecte les valeurs limites d'émissions à caractère facultatif indiquées à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I";*

*(3) La section 1 de l'annexe I est remplacée par le texte suivant:*

***"1. CHAMP D'APPLICATION***

*La présente directive s'applique au contrôle des gaz polluants et particules polluantes, de la durée des équipements antipollution, de la conformité des véhicules/moteurs en circulation ainsi que des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) de tous les véhicules à moteur, et aux moteurs définis à l'article premier, à l'exception des moteurs des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et M<sub>2</sub> pour lesquels la réception a été accordée au titre du [règlement XXXX/XXXX/CE = présent règlement]".*

*Si d'autres amendements sont nécessaires pour refléter les modifications ci-dessus, la directive 2005/55/CE et ses mesures d'exécution sont amendées conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE].*

*Justification*

*La modification relative au champ d'application de la directive 2005/55/CE est liée à la modification du champ d'application du présent règlement. L'idée est que le présent règlement couvre toutes les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, et la directive 2005/55/CE tous les véhicules lourds, indépendamment du carburant utilisé.*

Amendement 54  
ARTICLE 16

*Article 16*

*supprimé*

*À l'article 1er de la directive 72/306/CEE,  
l'alinéa suivant est ajouté:*

*« Néanmoins, la présente directive ne  
s'applique pas aux véhicules visés à  
l'article 2 du [présent règlement]. »*

*Justification*

*Cet amendement est lié aux modifications relatives au champ d'application du règlement et de la directive 2005/55/CE.*

Amendement 55  
ARTICLE 17, PARAGRAPHE 1

1. Les directives 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

1. Les directives 70/220/CEE, **72/306/CEE**, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [66 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement *et de ses mesures d'exécution*].

*Justification*

*Cet amendement est lié aux modifications relatives au champ d'application de la directive 2005/55/CE. Il est nécessaire d'introduire des délais suffisants pour l'abrogation des directives précédentes. Dans le cas contraire, il y a un grand risque de créer un vide juridique, tant dans la législation communautaire, que dans celle des États membres. En effet, il serait alors interdit d'appliquer les dispositions existantes EURO 4 jusqu'à la mise en œuvre complète des nouvelles dispositions EURO 5 aux véhicules neufs.*

Amendement 56  
ARTICLE 18, PARAGRAPHE 3

*3. Si l'adoption des modifications ou des mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 13, paragraphes 1 et 3, est retardée au-delà de [6 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les dates visées à*

*supprimé*

*l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont  
remplacés par les dates indiquées dans  
les modifications ou les mesures  
d'exécution.*

Amendement 57  
ANNEXE I, TABLEAU 1

Texte proposé par la Commission

**Tableau 1: Limites d'émission Euro 5**

Catégorie		Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites											
				Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures <sup>(1)</sup> (HC)		Masse d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (HC + NO <sub>x</sub> )		Masse de particules (PM)		Nombre de particules <sup>(1)</sup> (PM)	
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (#/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (#/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (#/km)
PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI	CI		
M	—	Tous	1000	500	<b>75</b>	—	<b>60</b>	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5,0	5,0			
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>75</b>	—	<b>60</b>	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5,0	5,0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>100</b>	—	<b>75</b>	<b>260</b>	—	<b>320</b>	5,0	5,0			
	III	1760 < RM	2270	740	<b>120</b>	—	<b>82</b>	<b>310</b>	—	<b>380</b>	5,0	5,0			

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie *ultérieurement*.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

## Amendements du Parlement

**Tableau 1: Limites d'émission Euro 5**

Catégorie	Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse <i>des hydrocarbures totaux (THC)</i>		Masse <i>des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)</i>		Masse d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )		Masse combinée <i>des hydrocarbures totaux et des oxydes d'azote (THC + NO<sub>x</sub>)</i>		Masse de particules (PM)		Nombre de particules <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)	CI	L <sub>2</sub> (mg/km)	CI	L <sub>3</sub> (mg/km)	CI	L <sub>4</sub> (mg/km)	CI	L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)	CI	L <sub>5</sub> (mg/km)	CI	L <sub>6</sub> (#/km)	CI
M <sup>(3)</sup>	—	Tous	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	<b>70</b>	<b>180</b>	—	<b>230</b>	5,0	5,0		
N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	<b>70</b>	<b>180</b>	—	<b>230</b>	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	<b>85</b>	<b>235</b>	—	<b>295</b>	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	<b>95</b>	<b>280</b>	—	<b>350</b>	5,0	5,0		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie *dès que possible et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'Euro 6*.

(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

(3) *À l'exception des véhicules ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 2 500 kg et conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques.*

(4) *Y compris les véhicules visés à la note de bas de page n° 3.*

### *Justification*

*Voir exposé des motifs.*



Amendement 58  
ANNEXE I, TABLEAU 1 BIS (nouveau)

Amendements du Parlement

**Tableau 1 bis: Limites d'émission Euro 6**

		<i>Masse de référence (RM) (kg)</i>	<i>Valeurs limites</i>													
			<i>Masse de monoxyde de carbone (CO)</i>		<i>Masse des hydrocarbures totaux (THC)</i>		<i>Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC)</i>		<i>Masse d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)</i>		<i>Masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote (HC + NO<sub>x</sub>)</i>		<i>Masse de particules (PM)</i>		<i>Nombre de particules<sup>(1)</sup> (PM)</i>	
			<i>L<sub>1</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>2</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>3</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>4</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>2</sub> + L<sub>4</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>5</sub> (mg/km)</i>		<i>L<sub>6</sub> (#/km)</i>	
<i>Catégorie</i>	<i>Classe</i>		<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>	<i>PI<sup>(2)</sup></i>	<i>CI</i>	<i>PI</i>	<i>CI</i>
<i>M</i>	—	<i>Tous</i>	<b>1000</b>	<b>500</b>	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	<b>70</b>	<b>70</b>	—	<b>170</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>		
<i>N<sub>1</sub></i>	<i>I</i>	<i>RM ≤ 1305</i>	<b>1000</b>	<b>500</b>	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	<b>70</b>	<b>70</b>	—	<b>170</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>		
	<i>II</i>	<i>1305 &lt; RM ≤ 1760</i>	<b>1810</b>	<b>630</b>	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	<b>85</b>	<b>85</b>	—	<b>150</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>		
	<i>III</i>	<i>1760 &lt; RM</i>	<b>2270</b>	<b>740</b>	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	<b>95</b>	<b>95</b>	—	<b>178</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>		

*Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression*

*(1) Une norme numérique doit être définie à ce stade.*

*(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.*

*Justification*

*Voir exposé des motifs.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Introduction

De par la combustion de carburants tels que l'essence, le diesel et le gaz, produits à partir de sources d'énergie fossile telles que le pétrole et le gaz naturel, des émissions, nuisibles pour la santé de même que pour la flore et la faune, sont rejetées et contribuent au réchauffement de l'atmosphère.

Des véhicules propres contribuent de façon considérable à améliorer la qualité de l'air en Europe, ce qui est étroitement lié à l'âge moyen du parc automobile européen. En effet, lorsque l'âge moyen des véhicules baisse, la part des véhicules émettant moins de gaz d'échappement nuisibles pour la santé et l'environnement augmente.

### La proposition de la Commission

Dans le cadre du sixième programme d'action pour l'environnement et du programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE) qui a suivi, la Commission a présenté en septembre 2005 une proposition relative à une stratégie thématique sur la qualité de l'air. La proposition Euro 5 de la Commission, présentée le 21 décembre 2005, constitue l'une des mesures visant à améliorer la qualité de l'air.

La proposition de la Commission prévoit la mise en place de prescriptions techniques harmonisées pour les véhicules légers en vue de garantir le fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement. Des valeurs limites sont fixées pour les émissions nocives de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM). Pour garantir le fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement, la proposition de la Commission contient également des mesures relatives à l'accès aux informations sur la réparation des véhicules.

Dans le sens d'une meilleure réglementation, la prochaine norme EURO doit être un règlement regroupant tous les textes juridiques antérieurs pertinents et les abrogeant (Directive 70/220/CEE et ses nombreuses modifications). Parallèlement à la proposition de règlement à l'examen ("règlement politique"), un "règlement technique" fixant les spécifications techniques mettant en œuvre les dispositions fondamentales est élaboré conformément à l'approche à deux niveaux.

### Évaluation du rapporteur

- Dans la proposition de la Commission, le champ d'application repose sur les différentes technologies en matière de moteurs. Afin d'obtenir un texte plus clair et plus simple, le rapporteur propose de se baser désormais sur les catégories de véhicules. Par ailleurs, la législation différenciée entre véhicules légers et véhicules lourds est clarifiée par la modification de la directive 2005/55/CE.
- Le rapporteur regrette que la proposition de la Commission ne soit pas plus ambitieuse. Au cours des discussions préparatoires, il est apparu manifeste que

d'autres réductions des valeurs limites étaient nécessaires et également réalisables d'un point de vue technique. Le rapporteur propose par conséquent de franchir une étape supplémentaire et de mettre en place dans le règlement, parallèlement à l'Euro 5, une norme Euro 6, avec d'autres valeurs limites, encore plus basses. Des objectifs à long terme en matière de réduction des émissions seraient ainsi fixés, signifiant pour la recherche et le développement dans le domaine des systèmes anti-pollution des automobiles une sécurité en matière de planification et d'investissements, et donc également pour les constructeurs.

La norme Euro 5 doit entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2009, et la norme Euro 6 cinq ans plus tard, donc au 1<sup>er</sup> septembre 2014.

- Il existe un consensus sur le fait que les valeurs limites fixées pour les oxydes d'azote dans la proposition de la Commission n'étaient pas assez ambitieuses. Les oxydes d'azote sont entre autres responsables des pluies acides, de l'eutrophisation ainsi que de la présence d'ozone au niveau du sol, laquelle peut représenter un sérieux danger pour l'homme (irritation et lésion des organes respiratoires). Ils sont également responsables de la contamination des forêts et des surfaces agricoles utiles. Le rapporteur propose par conséquent, pour les véhicules à moteur équipés de moteurs à allumage par compression, une nouvelle réduction de 10 % dans la norme Euro 5 par rapport à la proposition de la Commission, c'est-à-dire 180 mg/km. Une nouvelle réduction dans cette norme ne serait pas réaliste, car elle impliquerait la mise en place de systèmes de post-traitement des oxydes d'azote, lesquels sont actuellement encore en phase de test pour les véhicules légers et représentent un marché étroit. Le rapporteur propose par conséquent de mettre en place dans la deuxième étape, c'est-à-dire dans la norme Euro 6, une nouvelle réduction, pour les véhicules diesel, des valeurs limites pour les oxydes d'azote d'environ 60 %, soit une valeur limite de 70 mg/km. Pour les moteurs à allumage commandé, une nouvelle réduction serait contre-productive au vu du développement des moteurs à injection directe.
- La problématique des poussières fines ne doit pas être étouffée par la discussion sur les oxydes d'azote. Cette forme de pollution se fait notamment sentir dans les grandes villes, et une nouvelle réduction des valeurs limites est absolument indispensable.
- Le rapporteur soutient les valeurs limites proposées par la Commission pour la norme Euro 5, c'est-à-dire une réduction de la masse des émissions de particules de 80 %, pour avoir une valeur limite de 5 mg/km. Ces valeurs limites ne peuvent être respectées que grâce à la mise en place d'un filtre à particules. Toutefois, pour pouvoir réduire, à l'avenir aussi, les émissions de particules ultrafines, qui sont particulièrement nocives pour la santé, le rapporteur demande, en plus de la démarche fondée sur la masse, de fixer le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, des valeurs limites concernant le nombre de particules et une méthode de mesure du nombre des particules. Cela devrait pouvoir être réalisé sur la base des recherches et des discussions actuellement menées dans le cadre du programme de mesure des particules de la commission économique des Nations unies pour l'Europe (UN/ECE).
- Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) polluent beaucoup moins

que les véhicules qui fonctionnent uniquement au diesel ou à l'essence. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) n'entraînent pas de problème de particules, et leurs émissions d'oxydes d'azote se situent également à des niveaux nettement inférieurs par rapport à des véhicules fonctionnant avec des carburants traditionnels. Afin que ces véhicules ne soient pas évincés du marché, parce qu'ils ne peuvent pas respecter les valeurs limites proposées par la Commission pour les hydrocarbures, le rapporteur propose, pour la masse des hydrocarbures totaux, de maintenir le niveau de la norme Euro 4 et en annexe, dans les tableaux, de rajouter une colonne supplémentaire pour les hydrocarbures non méthaniques (NMHC), de façon à maintenir une valeur limite ambitieuse en matière d'hydrocarbures pour les voitures fonctionnant à l'essence.

- Dans les normes Euro 3 et Euro 4, une règle permettait aux véhicules de la catégorie M d'un poids supérieur à 2 500 kg d'être réceptionnés comme véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III. Cette dérogation n'est aujourd'hui plus nécessaire pour tous les véhicules particuliers d'une masse totale de plus de 2 500 kg. Pour permettre une transition plus souple, le rapporteur propose de maintenir cette dérogation dans l'Euro 5 pour les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques, comme par exemple les véhicules de sauvetage, les véhicules de désincarcération, ceux servant au transport des personnes handicapées, les véhicules servant à assurer des services publics ainsi que les véhicules familiaux conçus pour plus de six occupants en plus du conducteur qui ne sont pas utilisés comme véhicules tout terrain.
- Le rapporteur appuie la possibilité pour les États membres, toujours en vigueur dans la proposition de la Commission, d'encourager par des incitations financières l'introduction, de manière anticipée, de véhicules propres.
- En ce qui concerne la discussion relative au chapitre III "Accès aux informations sur la réparation des véhicules", le rapporteur soutient la proposition de la Commission et souligne que les opérateurs indépendants doivent avoir un accès normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et aux informations sur les systèmes de diagnostic embarqués de la même façon que les concessionnaires et les ateliers de réparation officiels, conformément à la norme OASIS. La réparation et l'entretien des véhicules à moteur servent à garantir le bon fonctionnement des véhicules. En permettant aussi aux opérateurs indépendants d'effectuer les réparations sans problème, l'accès à un entretien régulier est simplifié. L'entretien régulier des véhicules étant le garant de leur fonctionnement en toute sécurité et dans le respect de l'environnement, il est à encourager.

## AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES

M. Karl-Heinz Florenz  
Président de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité  
alimentaire  
BRUXELLES

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .../.../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Monsieur le Président,

Le 13 juillet 2006, la commission des affaires juridiques a décidé de se saisir de la question de la base juridique de la proposition mentionnée ci-dessus, conformément à l'article 35, paragraphe 3, du règlement<sup>1</sup>.

La commission a noté que la proposition de règlement en question est examinée au titre de la procédure de coopération renforcée entre la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, et la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs. C'est la raison pour laquelle copie de la présente lettre a été adressée à M<sup>me</sup> McCarthy, présidente de cette dernière commission.

La base juridique retenue par la Commission est l'article 95 du traité CE.

Comme il ressort de son titre, la proposition de règlement concerne a) la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et b) aux informations sur la réparation des véhicules. Si la base juridique proposée n'a pas été contestée directement, des amendements ont été présentés au sein de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs qui tendent à supprimer les considérants et les articles relatifs aux informations sur la réparation des véhicules au motif que cet aspect relève du droit de la concurrence et qu'il n'a pas sa place dans un règlement relatif à la réception. Les auteurs des amendements font en outre observer que l'accès aux informations sur la réparation est déjà couvert par le règlement relatif aux exemptions de catégorie (règlement n° 1400/2002). Cette position est confortée par l'avis de cabinets juridiques qui ont été diffusés à l'intérieur du Parlement, faisant valoir que l'article 95 n'est pas la base juridique appropriée pour l'accès aux informations sur la réparation et que les dispositions afférentes sont disproportionnées. Un

---

<sup>1</sup> "La commission compétente pour les questions juridiques peut aussi se saisir de sa propre initiative de questions relatives à la base juridique des propositions soumises par la Commission. Dans ce cas, elle en informe dûment la commission compétente."

avis juridique a également été diffusé qui plaide en faveur du maintien des dispositions en question.

C'est la raison pour laquelle la commission des affaires juridiques a décidé de se saisir de cette question de sa propre initiative.

### *Base juridique*

Tous les actes communautaires doivent se fonder sur une base juridique inscrite dans le traité (ou dans un autre acte visant à mettre en œuvre celui-ci). La base juridique définit la compétence de la Communauté *ratione materiae* et précise comment cette compétence doit être exercée, à savoir le(les) instrument(s) juridique(s) qui peut(peuvent) être utilisé(s) ainsi que la procédure décisionnelle.

Selon la Cour de justice, le choix de la base juridique n'est pas subjectif mais doit reposer sur des éléments objectifs susceptibles d'un contrôle judiciaire<sup>1</sup>, notamment l'objet et le contenu de la mesure en question<sup>2</sup>. De plus, l'élément déterminant doit être constitué par l'objet principal de la mesure<sup>3</sup>.

D'après la jurisprudence de la Cour de justice, un article général du traité constitue une base juridique suffisante même si la mesure en question tente aussi, à titre secondaire, d'atteindre un objectif faisant l'objet d'un article précis du traité<sup>4</sup>.

### *Considérants et articles contestés*

Les membres de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs ont présenté des amendements tendant à supprimer ou à modifier les dispositions suivantes de la proposition de règlement:

#### Considérant 6

*(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.*

La version modifiée serait la suivante:

(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont **indispensables** pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le

<sup>1</sup> Affaire 45/86, *Commission contre Conseil* [1987] ECR 1439, n° 5.

<sup>2</sup> Affaire C-300/89, *Commission contre Conseil* [1991] ECR I-287, n° 10.

<sup>3</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas contre Parlement européen et Conseil* [2001] ECR I-7079, n° 27.

<sup>4</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas contre Parlement européen et Conseil* [2001] ECR I-7079, n°s 27 et 28; affaire C-491/01, *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco* [2002] ECR I-11453, n°s 93 et 94.

marché intérieur. *Cependant, l'accès aux informations sur la réparation est une question qui relève du droit de la concurrence et qui n'a pas sa place dans un règlement relatif à la réception. Dans ces conditions, la Commission doit présenter une proposition séparée concernant l'accès aux informations sur la réparation des véhicules, ce volet étant par ailleurs visé par le règlement (CE) n° 1400/2002 du 30 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.*

D'autres amendements ont été déposés qui tendent à supprimer les articles suivants:

*Article 6  
Obligations du constructeur*

1. *Les constructeurs fournissent un accès normalisé et sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.*
2. *Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:*
  - a) *une identification sans équivoque du véhicule;*
  - b) *des manuels d'entretien;*
  - c) *des manuels techniques;*
  - d) *des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);*
  - e) *les schémas de câblage;*
  - f) *les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);*
  - g) *le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;*
  - h) *les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements; et*
  - i) *l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.*
3. *Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour*

*lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.*

4. *Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.*
5. *Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.*
6. *Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.*

*Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité, y compris le retrait de la réception.*

*Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.*

#### *Article 7*

*Frais d'accès aux informations sur la réparation des véhicules.*

1. *Les constructeurs peuvent facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation des véhicules couvertes par le présent règlement; des frais ne sont pas raisonnables ni proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant l'utilise.*
2. *Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation des véhicules sur une base quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé.*

#### *Article 8*

*Mesures d'exécution*

*La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il*



*s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.*

Des amendements correspondants ont été présentés qui concernent le titre de la proposition de règlement et l'article relatif aux définitions (article 13).

### *Analyse*

Les éléments sur lesquels la commission s'est forgé un avis sur la base juridique de la proposition sont les suivants:

#### a) Choix de la base juridique (article 95)

S'il est exact que, dans l'affaire relative à la publicité pour le tabac, la Cour de justice a indiqué que l'article 95, paragraphe 1, ne pouvait être interprété comme prévoyant, dans la législation communautaire, un pouvoir général de réglementer le marché intérieur<sup>1</sup>, il est à noter en premier lieu que la mesure proposée à pour objet d'améliorer les conditions d'établissement et de fonctionnement du marché intérieur et, en tout état de cause, que dans l'évaluation du caractère approprié d'une base juridique, l'élément déterminant doit être constitué par l'objet principal de la mesure en question<sup>2</sup>.

De fait, l'article 6 de la proposition impose aux constructeurs l'obligation de fournir aux opérateurs indépendants l'accès à certaines informations fondamentales sur la réparation des véhicules, et ce pour

- faciliter la fourniture des services de réparation;
- faciliter la liberté d'établissement des réparateurs,
- éliminer l'effet dissuasif joué actuellement en ce qui concerne l'achat d'un véhicule construit par un constructeur peu présent dans l'État membre concerné,
- contribuer à réduire les distorsions de concurrence dues au fait que le règlement relatif aux exemptions de catégorie ne s'applique qu'aux accords verticaux prévoyant des limitations verticales (voir article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement n° 1400/2002).

Il convient de ne pas perdre de vue que la proposition postule un niveau élevé de protection de l'environnement au sens de l'article 95, paragraphe 3. Les propriétaires de véhicules ont tendance à s'adresser aux grands concessionnaires pour l'entretien et les réparations d'un véhicule neuf et à des garages indépendants pour les véhicules plus âgés. Un entretien approprié est indispensable pour garantir que les émissions du véhicule restent aussi faibles qu'il est techniquement faisable.

Ces éléments pourraient être pris en compte dans un nouveau considérant 6 bis.

---

<sup>1</sup> Affaire C-376/98, *Commission contre Parlement et Conseil* [2000] ECR I-8419, n° 83.

<sup>2</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas contre Parlement européen et Conseil* [2001] ECR I-7079, n° 27.

Étant donné que tous ces éléments, ainsi que l'objectif primordial de la proposition dans son ensemble, représentent une amélioration réelle du fonctionnement du marché intérieur<sup>1</sup>, on peut considérer que l'article 95 constitue la base juridique appropriée.

Par ailleurs, étant donné que le secteur de la réception des véhicules est pour ainsi dire complètement harmonisé, il conviendrait de rappeler l'affaire *Swedish Match*<sup>2</sup>, dans laquelle la Cour a fait observer que, dans un domaine qui a été largement harmonisé au niveau communautaire, une mesure nationale doit être évaluée à la lumière des dispositions des mesures d'harmonisation et non de celles du droit primaire<sup>3</sup>.

À cet égard, il n'est pas indifférent de noter que les instruments existant dans ce domaine englobent déjà des mesures relatives à l'accès aux informations sur la réparation (notamment directive 98/69/CE). La proposition à l'examen tend à améliorer l'accès à la lumière des lacunes mises au jour dans une étude scientifique et elle est censée compléter le règlement n° 1400/2002 qui, en tout état de cause, viendra à expiration en 2010.

Enfin, il est intéressant de relever que le 27 janvier 2004, la commission juridique et du marché intérieur a décidé à l'unanimité d'incorporer les amendements suivants dans une proposition de directive relative à la réception fondée sur l'article 95<sup>4</sup>:

Amendement 17  
Article 34 bis (nouveau)

*Article 34 bis*

***Le constructeur tient à la disposition des opérateurs indépendants toute information technique nécessaire à la réparation ou à l'entretien des véhicules, à moins que cette information ne soit protégée par un droit de propriété intellectuelle ou constitue un savoir-faire confidentiel. Dans ce cas, l'information ne peut être refusée abusivement. L'information (comprenant toutes ses modifications ou compléments ultérieurs) est fournie (le cas échéant) contre rémunération raisonnable et non discriminatoire, de façon rapide et appropriée et sous une forme pratique.***

---

<sup>1</sup> Voir notamment affaire C-491/01, *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco* [2002] ECR I-11453, en particulier n° 75.

<sup>2</sup> Affaire C-210/03, *Swedish Match* [2004] ECR I-11893.

<sup>3</sup> N° 81.

<sup>4</sup> Rapport sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules (COM(2003) 418 - C5-0320/2003 - 2003/0153(COD)) - A5-0025/2004.

***"Information technique" désigne, mais non exclusivement, l'utilisation illimitée des systèmes de contrôle électronique et de diagnostic d'un véhicule à moteur, la reprogrammation de ces systèmes conformément aux procédures standard arrêtées par le constructeur et toutes précisions complémentaires concernant la conception des instruments et équipements de diagnostic et de maintenance.***

Amendement 18  
Article 34 ter (nouveau)

***Article 34 ter***

***Le constructeur peut exiger des organisations visées à l'article 34 bis qu'elles s'engagent par accord contraignant à respecter la confidentialité des informations relatives à la sécurisation des véhicules.***

b) Principe de proportionnalité

La question de la proportionnalité des dispositions proposées a également été soulevée. Même si, à strictement parler, il s'agit d'un problème distinct de celui de la base juridique du règlement proposé, il sera brièvement abordé ici.

Il est notoire que:

*"Il résulte d'une jurisprudence constante que le principe de proportionnalité, qui fait partie des principes généraux du droit communautaire, exige que les moyens mis en œuvre par une disposition communautaire soient aptes à réaliser l'objectif visé et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre<sup>1</sup>" et*

*"S'agissant du contrôle juridictionnel des conditions mentionnées au point précédent, il y a lieu de rappeler qu'il convient de reconnaître au législateur communautaire un large pouvoir d'appréciation dans un domaine tel que celui de l'espèce, qui implique de sa part des choix de nature politique, économique et sociale, et dans lequel il est appelé à effectuer des appréciations complexes. Par conséquent, seul le caractère manifestement disproportionné d'une mesure arrêtée en ce domaine, par rapport à l'objectif que les institutions compétentes entendent poursuivre, peut affecter la légalité d'une telle mesure<sup>2</sup>".*

---

<sup>1</sup> Arrêt du 6 décembre 2005 dans les affaires jointes C-453/03, C-11/04, C-12/04 et C-194/04 *ABNA*, non encore publié au recueil, n° 68.

<sup>2</sup> *Ibid.* n° 69.

Dans l'affaire en question, la Cour de justice a fait observer qu'une disposition d'une directive imposant aux fabricants d'aliments pour animaux l'obligation d'indiquer, à la demande du consommateur, la composition exacte d'un aliment était invalide au motif qu'elle va à l'encontre du principe de proportionnalité étant donné que

*"... l'obligation faite de fournir aux clients l'indication exacte des composants d'un aliment porte une atteinte grave aux intérêts économiques des fabricants, dès lors qu'elle contraint ces derniers à divulguer les formules de composition de leurs produits, au risque que ces produits soient utilisés comme modèles, éventuellement par les clients eux-mêmes, et que lesdits fabricants ne puissent tirer les bénéfices des investissements qu'ils ont consentis en matière de recherche et d'innovation."<sup>1</sup>*

Dans le cas d'espèce, par contre, la directive proposée concerne la divulgation d'informations couvertes, par exemple, par des droits de propriété intellectuelle et le paiement de "*frais raisonnables et proportionnés [...] variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé*" (article 7).

Étant donné que les notions de licence obligatoire et d'utilisation loyale sont monnaie courante dans le domaine des brevets et que le paiement de droits raisonnables et proportionnés pour obtenir l'accès à l'information est prévu, le problème est différent et les dispositions peuvent être considérées comme proportionnées au sens de la jurisprudence, pour ce qui est du principe d'accès à l'information.

### *Conclusion*

La commission estime par conséquent que les dispositions contestées de la proposition de directive peuvent figurer dans celle-ci en vertu de l'article 95 du traité CE.

Au cours de sa réunion du 13 juillet 2006, la commission des affaires juridiques a donc décidé à l'unanimité<sup>2</sup> de retenir que l'article 95 du traité CE constitue la base juridique appropriée même si les dispositions contestées sont reprises dans la proposition de directive.

(Formule de politesse et signature.)

Guiseppe Gargani

Copie: Arlene McCarthy, présidente de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

---

<sup>1</sup> *Ibid.* n° 82, c'est nous qui soulignons.

<sup>2</sup> Étaient présents au moment du vote Giuseppe Gargani (président), Rainer Wieland (vice-président), Katalin Lévai (vice-présidente), Francesco Enrico Speroni (rapporteur), Maria Berger, Sharon Bowles, Hiltrud Breyer, Piia-Noora Kauppi, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Michel Rocard, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Strojž, Diana Wallis et Tadeusz Zwiefka.

13.9.2006

## **AVIS DE LA COMMISSION DU MARCHÉ INTÉRIEUR ET DE LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS**

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 des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Rapporteur pour avis (\*): Anja Weisgerber

(\*) Coopération renforcée entre commissions – article 47 du règlement

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

La proposition de la Commission vise à mettre en place des règles techniques harmonisées en matière de construction de véhicules pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et contribuer, dans le même temps, à réduire les émissions de polluants atmosphériques. Cette proposition entend fusionner et simplifier les législations aujourd'hui applicables à la réception des véhicules à moteur. Neuf législations réglementant actuellement ce domaine peuvent ainsi être abrogées. Dès lors, cette proposition est conforme au but poursuivi par la Commission, à savoir, mieux légiférer.

Les constructeurs automobiles doivent permettre à des opérateurs indépendants, tels que des réparateurs ou des distributeurs de pièces détachées, d'accéder rapidement, sans restriction et de manière non discriminatoire aux informations sur la réparation des véhicules si l'on veut garantir une réelle concurrence sur le marché des services de réparation et d'entretien et éviter que ce marché reste fermé aux réparateurs indépendants. L'accès aux informations sur la réparation des véhicules est déjà en partie régi par le règlement (CE) n° 1400/2002 d'exemption par catégorie et par le règlement EURO 4.

Afin d'éviter toutes dispositions contradictoires et difficultés d'interprétation, le règlement à l'examen devrait se cantonner à réglementer l'accès aux informations techniques indispensables pour pouvoir réparer et assurer la maintenance des composants automobiles servant à contrôler et à réduire les émissions. Ces dispositifs anti-pollution sont nécessaires pour garantir, durant toute la durée de vie du véhicule, le respect des valeurs limites d'émission pour les polluants atmosphériques. Il se justifie, dans ces conditions, d'établir un lien entre la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et la mise à disposition d'informations pertinentes sur la réparation. Il serait judicieux de régler dans d'autres textes,

notamment dans la nouvelle directive-cadre sur les essais de type, l'accès aux autres informations sur la réparation.

## AMENDEMENTS

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

### Projet de résolution législative

Amendement 1  
Paragraphe 1 bis (nouveau)

*1 bis. invite la Commission à présenter des propositions dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules de manière à garantir l'accès à des informations détaillées sur la réparation des véhicules et à stimuler ainsi la concurrence dans le secteur de la réparation des véhicules; demande également à la Commission de présenter toutes les propositions nécessaires pour éviter les doubles emplois ou doubles réglementations entre le présent règlement, le règlement (CE) n° 1400/2002 d'exemption par catégorie et le projet de directive relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;*

### Proposition de règlement

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 2  
CONSIDÉRANT 4

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. *L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions des véhicules sont nécessaires pour* atteindre les objectifs de l'Europe *en matière de qualité de l'air.*

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air, *qui propose diverses mesures pour améliorer la qualité de l'air et* atteindre les objectifs de l'Europe *dans ce domaine. La norme Euro 5 est l'une des mesures ainsi proposées pour réduire les émissions de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde*

*d'azote, les hydrocarbures et les particules.*

*Justification*

*Il serait judicieux de mieux faire ressortir le rapport existant entre la norme Euro 5 et les objectifs de la stratégie thématique concernant la pollution de l'air.*

Amendement 3  
CONSIDÉRANT 6

(6) Un accès sans restriction ***et normalisé*** aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

(6) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, ***au moyen d'une fonction de recherche normalisée permettant de retrouver les informations techniques***, et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

***Les normes communes arrêtées en association avec les parties intéressées, telles que la norme OASIS, peuvent faciliter l'échange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services.***

Amendement 4  
CONSIDÉRANT 6 BIS (nouveau)

***(6 bis) L'accès à l'ensemble des informations sur la réparation des véhicules devrait être régi, comme dans le présent règlement, par les dispositions de la directive [XXXX/XX/CE] relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques. Une fois que les dispositions régissant l'accès à toutes les informations sur les véhicules auront été reprises dans la***

**directive [XXXX/XX/CE] relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées.**

Amendement 5  
ARTICLE 1, ALINÉA 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les *convertisseurs catalytiques* de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les *dispositifs anti-pollution* de rechange, au regard de leurs émissions.

Amendement 6  
ARTICLE 3, POINT 13

(13) "information sur la réparation des véhicules" signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, *la reprogrammation ou la réinitialisation* du véhicule et que les constructeurs fournissent *pour* leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

(13) "information sur la réparation des véhicules" signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique *ou* la réparation du véhicule et que les constructeurs fournissent *à* leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

Amendement 7  
ARTICLE 6

1. Les constructeurs fournissent un accès *normalisé et* sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de

1. Les constructeurs fournissent, *au moyen d'une fonction de recherche normalisée*, un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé



réparation officiels.

Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

- a) une identification sans équivoque du véhicule;
- b) des manuels d'entretien;
- c) des manuels techniques;
- d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);
- e) les schémas de câblage;
- f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);
- g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;
- h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements; *et*

***i) l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.***

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs

aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

- a) une identification sans équivoque du véhicule;
- b) des manuels d'entretien;
- c) des manuels techniques;
- d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);
- e) les schémas de câblage;
- f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);
- g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule; *et*
- h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements.

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs

fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité, *y compris le retrait de la réception*.

Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.

Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

***6 bis. Les obligations énoncées aux paragraphes 1 à 5 cessent de s'appliquer dix ans après la fin de la production d'un modèle de véhicule donné.***

#### Amendement 8 ARTICLE 8

##### *Mesures d'exécution*

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. ***Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux***

##### *Mesures d'exécution*

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7.

*modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.*

Amendement 9  
ARTICLE 8 BIS (nouveau)

*Article 8 bis*

*Dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente au Conseil et au Parlement un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur. Le rapport examine s'il serait approprié de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE			
<b>Références</b>	COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)			
<b>Commission compétente au fond</b>	ENVI			
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 19.1.2006			
<b>Coopération renforcée – date de l'annonce en séance</b>	16.3.2006			
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Anja Weisgerber 21.2.2006			
<b>Examen en commission</b>	21.3.2006	29.5.2006	10.7.2006	4.9.2006
<b>Date de l'adoption</b>	4.9.2006			
<b>Résultat du vote final</b>	+: 35 -: 0 0: 0			
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Charlotte Cederschiöld, Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Edit Herczog, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Toine Manders, Bill Newton Dunn, Béatrice Patrie, Zita Pleštinová, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, József Szájer, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Glenis Willmott			
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Harald Ettl, Benoît Hamon, Joel Hasse Ferreira, Gisela Kallenbach, Joseph Muscat, Alexander Stubb, Gary Titley, Sahra Wagenknecht, Anja Weisgerber			

26.6.2006

## 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 des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Rapporteur pour avis: Bogusław Liberadzki

### JUSTIFICATION SUCCINCTE

#### Objectifs

- nouveau resserrement des limites relatives aux émissions nocives pour l'atmosphère - introduction des normes Euro 5,
- introduction de dispositions contraignantes pour les constructeurs automobiles en vue de garantir l'accès aux informations sur la réparation des véhicules.

#### Champs d'application

En vertu de l'article 2, paragraphe 1, point a), le projet de règlement s'applique aux véhicules équipés de moteurs à allumage commandé. Les véhicules alimentés au gaz (propane, butane ou gaz naturel) étant visés au point b), le point a) s'applique aux véhicules fonctionnant à l'essence ou aux biocarburants, ainsi que le confirme l'article 5, paragraphe 4, point i). En même temps, considérant que les dispositions prévues au point a) ne font référence à aucune catégorie précise, elles s'appliquent à tous les véhicules considérés comme "véhicules à moteur" par le système communautaire de classification. En vertu de la directive 70/156/CEE, sont concernés:

- les véhicules homologués en catégorie M (transport de personnes - M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> M<sub>3</sub>),

- les véhicules homologués en catégorie N (transport de marchandises - N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>).

Toutefois, les véhicules à deux, trois et quatre roues couverts par la directive 92/61/CEE sont également classés comme véhicules à moteur de catégorie L. Considérant qu'ils sont équipés de moteurs à allumage commandé fonctionnant à l'essence, ils sont également couverts par le règlement, aux termes de l'article 2 tel qu'il apparaît sous sa forme actuelle.

La directive 70/220/CEE, actuellement en vigueur, et la directive 80/1268/CEE, ne s'appliquent pas à la catégorie L. Les exigences relatives aux émissions nocives de cette catégorie sont prévues par la directive 97/24/CE, qui n'est pas abrogée. Il apparaît que l'extension du champ d'application du règlement à la catégorie L constitue une erreur qu'il convient de rectifier.

### **Exigences**

La limitation proposée pour les émissions nocives devrait être considérée comme relativement ambitieuse, notamment en ce qui concerne le NOx. Toutefois, la réduction la plus importante s'applique aux particules, qui sont considérées comme étant les plus dangereuses pour la santé humaine. En plus des émissions de particules, les émissions de précurseurs d'ozone - hydrocarbures et oxyde d'azote - constituent également une menace et font aussi l'objet de nouvelles limitations dans le cadre des normes Euro 5.

Alors qu'il n'y a aucune objection à baisser les limites applicables aux moteurs à allumage par compression, il est toutefois conseillé de reconsidérer le resserrement des exigences pour les émissions d'oxyde d'azote par les voitures équipées de moteurs à allumage commandé, l'argument avancé par les parties intéressées étant qu'une telle mesure exigerait le recours à des techniques de réduction des émissions qui ne sont pas suffisamment éprouvées, en particulier dans le cas des véhicules équipés de moteurs à allumage spontané. L'instauration de telles techniques poserait de sérieux problèmes pour les petits constructeurs et aurait une incidence sur la compétitivité de l'industrie des véhicules à moteur. En outre, leur utilisation entraînerait un accroissement supplémentaire des coûts de production et, par conséquent, du prix des véhicules. Considérant que la majeure partie du parc de certains États membres est vieille de plus de dix ans, une augmentation des prix des voitures neuves freinera le processus de son renouvellement, or cela mériterait également d'être considéré comme un facteur d'air pur.

### **Délais pour l'introduction des normes Euro 5**

Les délais pour l'instauration des normes Euro 5 sont prévus par l'article 9, paragraphes 2 et 3, sous la forme de "dates flexibles", c'est-à-dire en fonction de la date d'entrée en vigueur du règlement, qui n'a pas encore été fixée. L'article 18, paragraphe 3, ne permet pas de les déterminer, même de manière approximative, puisqu'il dispose que si la Commission n'adopte pas de modifications dans les six mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, les dates visées à l'article 9, paragraphes 2 et 3, seront remplacées par les dates indiquées dans les modifications ou les mesures d'exécution. Néanmoins, dans un tel cas, la date d'application sera modifiée de manière substantielle.

## Réception des pièces de rechange

Le règlement couvre également la réception des pièces de rechange (article 1). Toutefois, seuls les convertisseurs catalytiques de rechange sont visés (article 10). Les exigences applicables à ce type de réception sont déjà prévues par les dispositions existantes de la directive 70/220/CEE. Ces dernières sont très importantes car la qualité des convertisseurs exerce une influence décisive sur les émissions nocives.

Il existe cependant un certain nombre de lacunes, telles que l'absence de dispositions imposant des obligations aux producteurs de convertisseurs (les obligations applicables aux constructeurs automobiles sont visées à l'article 4), tandis que l'article 10, paragraphe 1, ne s'applique qu'aux convertisseurs catalytiques de rechange destinés à être montés sur des véhicules qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués; les dispositions actuelles de la directive 2002/80/CE, quant à elles, couvrent également les convertisseurs catalytiques destinés à être montés sur des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués. La Commission n'explique pas pourquoi elle propose d'abroger ces dispositions. Aux termes de l'article 10, paragraphe 2, les autorités nationales sont autorisées à accorder des extensions de la réception dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine, mais il n'est pas précisé si à long terme elles seront reconnues conformément aux dispositions du paragraphe 1.

## Abrogation

Les directives abrogées en vertu de l'article 17 peuvent être divisées en deux groupes:

- celles relatives aux émissions nocives - directive 70/220/CEE et les directives la modifiant, à savoir les directives 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE, et
- celles relatives aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant - directive 80/1268/CEE et directive 2004/3/CE la modifiant.

Dans son exposé des motifs, la Commission ne précise pas pourquoi d'autres directives (par exemple, 83/351/CEE, 1999/100/CE, 2001/1/CE et autres) modifiant la directive 70/220/CEE ainsi que d'autres directives (93/116/CE, 1999/100/CE) modifiant la directive 80/1268/CEE, ne sont pas abrogées.

## Conclusions

Parmi les avantages découlant du règlement figurent:

- un niveau élevé de protection de l'environnement grâce à des limites applicables aux émissions nocives des véhicules,
- une meilleure compétitivité de l'industrie des véhicules à moteur,
- une meilleure qualité des services dans le secteur automobile et des coûts inférieurs grâce à l'introduction de dispositions obligeant les constructeurs automobiles à fournir des informations sur la réparation 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 incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission<sup>1</sup>

Amendements du Parlement

### Amendement 1

#### CONSIDÉRANT 4 BIS (NOUVEAU)

*(4 bis) La réalisation des objectifs de l'Union européenne en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi le secteur de l'industrie doit être clairement informé de toute révision ultérieure de ce règlement. La Commission devrait dès lors présenter, aussi tôt que possible, une proposition de révision établissant de nouvelles limites d'émission, qui porteraient le nom d'Euro 6.*

### Amendement 2

#### CONSIDÉRANT 5

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des frais de santé.

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des frais de santé, **ainsi que le bilan total des émissions de CO<sub>2</sub>.**

<sup>1</sup> Non encore publié au JO.



*Justification*

*Il est nécessaire de tenir compte des émissions de CO<sub>2</sub> au moment d'établir des normes sur les émissions. L'on sait – et la législation en matière de qualité de l'air le reconnaît – que la réduction de certaines émissions peut entraîner une augmentation de celles de CO<sub>2</sub>.*

Amendement 3  
CONSIDÉRANT 8 BIS (NOUVEAU)

***(8 bis) Des efforts devraient être poursuivis en vue d'établir des limites d'émission plus strictes, notamment une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et la fixation de limites liées aux performances réelles des véhicules en usage.***

*Justification*

*En vue d'atteindre les objectifs du protocole de Kyoto et de réduire les taux de pollution locale, davantage d'efforts s'imposent pour établir des limites d'émission plus strictes.*

Amendement 4  
ARTICLE 1, ALINÉA 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les convertisseurs catalytiques de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les convertisseurs catalytiques **et les *filtres à particules*** de rechange, au regard de leurs émissions.

*Justification*

*En vue de limiter les émissions de particules par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, les filtres à particules seront indispensables (voir l'exposé des motifs - "éléments juridiques de la proposition", "résumé de l'action proposée", deuxième alinéa). Les filtres doivent donc être soumis à la réception au même titre que les convertisseurs catalytiques.*

Amendement 5  
ARTICLE 2, PARAGRAPHE 1, POINT A)

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| a) de moteurs à allumage commandé; | a) de moteurs à allumage commandé <b>de catégories M et N, telles que définies à [l'annexe II] de la directive [70/156/CEE];</b> |
|------------------------------------|--|

Amendement 6  
ARTICLE 2, PARAGRAPHE 1, POINT B)

- |   |   |
|---|---|
| b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE]; et | b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive <b>70/156/CEE</b> ; et |
|---|---|

*Justification*

*Amendement à des fins de clarification.*

Amendement 7  
ARTICLE 3, POINT 14 BIS (NOUVEAU)

**14 bis) "filtre à particules d'origine" signifie un filtre à particules couvert par la réception accordée pour le véhicule;**

*Justification*

*La définition n'apparaît pas dans la proposition de la Commission.*

Amendement 8  
ARTICLE 3, POINT 14 TER (NOUVEAU)

**(14 ter) "filtre à particules de rechange" signifie un filtre destiné à remplacer un filtre à particules d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la**

*Justification*

*La définition n'apparaît pas dans la proposition de la Commission.*

Amendement 9  
ARTICLE 4, PARAGRAPHE 1

1. Les constructeurs s'assurent que tous les véhicules présentés à la réception pour être vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

1. Les constructeurs s'assurent que tous les véhicules ***et toutes les pièces de rechange*** présentés à la réception pour être vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Amendement 10  
ARTICLE 4, PARAGRAPHE 2

***2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km.***

***2. Les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyaux arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules dans des conditions d'utilisation normale. Aux fins du présent règlement, le constructeur se voit confier la responsabilité de garantir la conformité des véhicules de production aux véhicules de production ayant obtenu la réception et de vérifier la durabilité des dispositifs de contrôle des émissions sur les véhicules en usage pour une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km.***

Amendement 11  
ARTICLE 5, PARAGRAPHE 4, POINT D)

d) durabilité des dispositifs anti-pollution, **articles de rechange des systèmes de contrôle des émissions**, conformité en service, conformité de la production et contrôle technique;

d) durabilité des dispositifs anti-pollution, conformité en service, conformité de la production et contrôle technique;

Amendement 12  
ARTICLE 5, PARAGRAPHE 4, POINT I BIS) (NOUVEAU)

***i bis) convertisseurs catalytiques et filtres à particules de rechange.***

Amendement 13  
ARTICLE 8

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE] ***et en tenant compte des dispositions de l'article 8 de la décision 1999/468/CE***, les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.

*Justification*

*L'amendement proposé garantit la participation du Parlement dans le cas où les mesures d'exécution comporteraient des modifications sur des questions de fond sur lesquelles le Parlement devrait être consulté.*

Amendement 14  
ARTICLE 9, PARAGRAPHE 2

2. Avec effet à partir ***de [18 mois et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur], et [30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]*** dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales

2. Avec effet à partir ***du 1<sup>er</sup> janvier 2009 et du 1<sup>er</sup> janvier 2010*** dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la

refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

#### *Justification*

*Les États membres et les constructeurs doivent être informés de la date d'entrée en vigueur des normes Euro 5 dès que possible. Peut-être serait-il utile de remplacer les dates flexibles par des dates fixes. Les directives relatives aux émissions nocives modifiant la directive 70/220/CEE prévoyaient toujours des dates fixes. L'utilisation de ce principe s'est avérée justifiée dans le passé.*

#### Amendement 15 ARTICLE 9, PARAGRAPHE 3

3. Avec effet à partir **de [36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] et [48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur]** dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

3. Avec effet à partir **du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et du 1<sup>er</sup> janvier 2011** dans le cas de la catégorie N1, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

#### *Justification*

*Les États membres et les constructeurs doivent être informés de la date d'entrée en vigueur des normes Euro 5 dès que possible. Peut-être serait-il utile de remplacer les dates flexibles par des dates fixes. Les directives relatives aux émissions nocives modifiant la directive 70/220/CEE prévoyaient toujours des dates fixes. L'utilisation de ce principe s'est avérée justifiée dans le passé.*

Amendement 16  
ARTICLE 10, TITRE

Réception de *composants* de *remplacement*

Réception de *pièces* de *rechange*

*Justification*

*L'objectif est d'améliorer la cohérence de la terminologie employée. Dans l'article 1, il est fait mention de "pièces de rechange", tandis qu'à l'article 10, il est fait mention de "composants de remplacement".*

Amendement 17  
ARTICLE 10, PARAGRAPHE -1 (NOUVEAU)

***-1. Avec effet à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, si un constructeur en fait la demande, l'autorité nationale chargée de la réception ne peut refuser, pour des motifs relatifs aux émissions des véhicules à moteur, d'accorder la réception CE pour un type de convertisseur catalytique ou de filtre à particules de rechange ni refuser la mise en vente ou l'installation d'une telle pièce sur un véhicule si elle est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.***

*Justification*

*Adjonction d'une disposition précisant la date après laquelle les États membres ne peuvent refuser d'accorder la réception pour des pièces de rechange si celles-ci sont conformes au règlement.*

Amendement 18  
ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1

***1. Pour les convertisseurs catalytiques de rechange neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur***

***1. L'autorité nationale refuse d'accorder la réception CE pour un type de convertisseur catalytique ou de filtre à particules de rechange s'il n'est pas conforme au présent règlement ou à ses mesures d'exécution.***

***installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.***

*Justification*

*Adjonction d'une disposition précisant la date après laquelle les États membres ne peuvent refuser d'accorder la réception pour des pièces de rechange si celles-ci sont conformes au règlement.*

Amendement 19  
ARTICLE 11, PARAGRAPHE 1

1. *Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules à moteur produits en série qui sont conformes au présent règlement.*

1. ***Avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules à moteur produits en série qui sont conformes au présent règlement.***

*Justification*

*Considérant les dispositions de l'article 18, paragraphe 2; l'article 9, paragraphe 1, prévoit la date d'entrée en vigueur, tandis que l'article 11 n'en fait pas mention. En principe, les incitations fiscales doivent être introduites à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, puisque la possibilité d'accorder des incitations pour les véhicules répondant aux normes Euro 4 a pris fin le 31 décembre 2005. Toutefois, cette possibilité n'est pas prévue par le règlement.*

Amendement 20  
ARTICLE 11, PARAGRAPHE 2

2. *Les États membres peuvent prévoir des incitations financières pour l'équipement rétroactif de véhicules en service aux fins de respecter les valeurs fixées dans le présent règlement et pour l'élimination de véhicules qui ne sont pas conformes.*

2. ***Avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres peuvent prévoir des incitations financières pour l'équipement rétroactif de véhicules en service aux fins de respecter les valeurs fixées dans le présent règlement et pour l'élimination de véhicules qui ne sont pas conformes.***

*Justification*

*Considérant les dispositions de l'article 18, paragraphe 2; l'article 9, paragraphe 1, prévoit la date d'entrée en vigueur, tandis que l'article 11 n'en fait pas mention. En principe, les incitations fiscales doivent être introduites à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, puisque la possibilité d'accorder des incitations pour les véhicules répondant aux normes Euro 4 a pris fin le 31 décembre 2005. Toutefois, cette possibilité n'est pas prévue par le règlement.*

Amendement 21  
ARTICLE 13, PARAGRAPHE 2

2. L'inclusion des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone est **aussi** étudiée.

2. L'inclusion des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone est étudiée **de même que l'adoption de dispositions visant à mettre en évidence, à prendre en compte ou à limiter les émissions de méthane.**

*Justification*

*La proposition de la Commission doit tenir compte dès à présent des spécificités différentes des hydrocarbures méthaniques et des hydrocarbures non méthaniques. L'amendement proposé anticipe les remarques figurant déjà au considérant 8 et s'inscrit dans la logique de la promotion des carburants de substitution, parmi lesquels la Commission fait figurer le gaz naturel qui présente une teneur élevée en méthane.*

Amendement 22  
ARTICLE 18, PARAGRAPHE 2

2. **Le** présent règlement s'applique à partir de [18 mois **et un jour** après l'entrée en vigueur], **sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11.**

2. **À l'exception de l'article 9, paragraphe 1, et de l'article 11, le** présent règlement s'applique à partir de [18 mois après **son** entrée en vigueur].

*Justification*

*Amendement à des fins de clarification et de simplification.*



Amendement 23  
ANNEXE I, TABLEAU 1, COLONNE 1, CATEGORIE M, NOTE DE BAS DE  
PAGE (2 BIS) (NOUVELLE)

*(2 bis) Les limites d'émission ne s'appliquent qu'aux véhicules de catégorie M dont le poids maximal en charge admissible n'excède pas 3 500 kg.*

*Justification*

*La directive 97/68/CE dispose que les véhicules équipés de moteurs à allumage commandé fonctionnant à l'essence sont soumis aux tests suivants:*

- pour les véhicules dont le poids maximal n'excède pas 3 500 kg (catégories M1, N1) – type I, III, IV, V, VI et systèmes de diagnostic embarqués,*
- pour les véhicules dont le poids maximal est supérieur à 3 500 kg (catégories M1, M2, M3 N2, N3) – type II, type III.*

*Conformément à l'annexe I, tous les véhicules de catégorie M, et pas uniquement ceux dont le poids maximal n'excède pas 3 500 kg (lettre "M" dans la colonne intitulée "catégorie" des tableaux), sont soumis aux tests de type I (tableau 1), et donc aussi aux tests de type V et VI (tableau 3). Cela représente une modification des dispositions existantes dont il n'est fait aucune mention dans la justification succincte.*

Amendement 24  
ANNEXE I, TABLEAU 3, COLONNE 1, CATEGORIE M, NOTE DE BAS DE  
PAGE (1 BIS) (NOUVELLE)

*(1 bis) Les limites d'émission ne s'appliquent qu'aux véhicules de catégorie M dont le poids maximal en charge admissible n'excède pas 3 500 kg.*

*Justification*

*La directive 97/68/CE dispose que les véhicules équipés de moteurs à allumage commandé fonctionnant à l'essence sont soumis aux tests suivants:*

- pour les véhicules dont le poids maximal n'excède pas 3 500 kg (catégories M1, N1) – type I,*

*III, IV, V, VI et systèmes de diagnostic embarqués,*

*- pour les véhicules dont le poids maximal est supérieur à 3 500 kg (catégories M1, M2, M3 N2, N3) – type II, type III.*

*Conformément à l'annexe I, tous les véhicules de catégorie M, et pas uniquement ceux dont le poids maximal n'excède pas 3 500 kg (lettre "M" dans la colonne intitulée "catégorie" des tableaux), sont soumis aux tests de type I (tableau 1), et donc aussi aux tests de type V et VI (tableau 3). Cela représente une modification des dispositions existantes dont il n'est fait aucune mention dans la justification succincte.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE
<b>Références</b>	COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)
<b>Commission compétente au fond</b>	ENVI
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 19.1.2006
<b>Coopération renforcée – date de l'annonce en séance</b>	16.3.2006
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Bogusław Liberadzki 7.2.2006
<b>Examen en commission</b>	20.4.2006      19.6.2006
<b>Date de l'adoption</b>	20.6.2006
<b>Résultat du vote final</b>	+:                    32 -:                    0 0:                    3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Kathy Sinnott

21.6.2006

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE**

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

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive .././CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Rapporteur pour avis: Ivo Belet

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

L'objectif de la présente proposition de règlement est un renforcement supplémentaire des limites imposées aux émissions maximales autorisées de substances polluantes de l'air dégagées par des véhicules à moteur. En Europe, des problèmes sérieux continuent à se poser au niveau de la qualité de l'air, notamment dans les agglomérations urbaines et les zones très peuplées. Ce sont surtout les émissions de précurseurs d'ozone (comme les NO<sub>x</sub> et les HC) et de particules fines (PM) qui doivent subir une réduction. C'est pourquoi plusieurs États membres mettent en oeuvre des incitations fiscales visant à accélérer l'introduction de véhicules plus propres, ce qui peut aboutir à une fragmentation indésirable du marché intérieur. L'objectif de la présente proposition est par conséquent de définir des dispositions harmonisées au niveau européen, dans la perspective d'un bon fonctionnement du marché intérieur et d'un niveau élevé de protection de l'environnement.

Dans sa proposition, la Commission définit pour les véhicules à moteur diesel une valeur limite pour l'émission de particules fines (PM) de 5 mg/km, ce qui équivaut à une baisse de 80% par rapport à la norme actuelle et implique de facto l'obligation d'introduire un filtre à particules diesel. La valeur limite actuelle pour les émissions de NO<sub>x</sub> est abaissée de 20% à 200 mg/km. Pour les véhicules à moteur à essence, la proposition est moins sévère. La Commission propose une réduction de 25% des NO<sub>x</sub> et des hydrocarbures, avec des valeurs limites de 60 mg/km et de 75 mg/km respectivement. De nombreux véhicules à essence actuellement vendus dans l'Union européenne se situent nettement au-dessous de cette limite d'émission proposée, tandis que d'autres peuvent être amenés à la respecter pour un coût relativement faible.

Par ailleurs, la Commission propose de ne plus traiter les véhicules lourds de transport de

voyageurs (SUV) comme des véhicules utilitaires légers, de sorte qu'ils doivent, eux aussi, respecter les normes plus strictes. Enfin, la proposition complète concrètement l'obligation déjà existante de fournir des informations sur les réparations (y compris aux garages et concessionnaires indépendants) en contraignant les constructeurs à mettre ces informations à disposition de manière standardisée et par l'intermédiaire d'internet.

Dans les grandes lignes, le rapporteur pour avis appuie cette proposition, qui permettra non seulement d'améliorer considérablement la santé en Europe, mais également à accroître la productivité au sein de l'UE en stimulant l'innovation et en luttant contre l'absentéisme pour maladie.

Il est crucial d'établir un équilibre facile pour que les coûts supplémentaires induits pour les nouveaux véhicules à moteur diesel n'augmentent pas au point que le consommateur optera soit pour un véhicule à moteur à essence (dont les répercussions négatives sont les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant), soit pour un véhicule d'occasion (ce qui ne contribuera pas à rendre le parc automobile existant plus propre). Il est capital de préserver cet équilibre afin de réellement mieux protéger l'environnement.

Il est en outre très important que les constructeurs soient tenus de garantir le fonctionnement des dispositifs anti-pollution jusqu'à ce que la voiture ait 160 000 km au compteur (au lieu de 80 000 km).

L'un des aspects importants concerne la mise en œuvre et le suivi donné à la législation proposée. Il est capital, surtout pour l'industrie automobile, qui opère de nombreux investissements à long terme et possède une vaste programmation de la production, d'agir dans un cadre juridique aussi stable et prévisible que possible. C'est pourquoi l'une des recommandations formulées par le groupe à haut niveau CARS21 est d'annoncer, lors de la présentation de la nouvelle législation, la prochaine étape de ce processus, afin d'esquisser une perspective du cadre juridique qui soit davantage à long terme. C'est pourquoi le rapporteur pour avis déplore que la Commission n'ait pas indiqué, dans cette proposition, la date et le degré de rigueur de la prochaine étape, Euro 6.

Pour d'autres, la date d'entrée en vigueur de ce règlement (18 mois après sa publication) est calculée trop juste, compte tenu des cycles de vie des voitures et des plans de production à long terme des constructeurs automobiles, mais, selon d'autres, c'est parfaitement réalisable. Tout bien considéré, il semble approprié de s'en tenir au calendrier figurant dans la proposition de la Commission. En effet, la technologie du diesel propre doit devenir l'une des actions prioritaires dans le cadre de la stratégie de Lisbonne. Le 7<sup>e</sup> programme-cadre doit jouer un rôle de premier plan dans cette démarche. L'une des priorités de ce 7<sup>e</sup> programme-cadre est d'améliorer la position de l'UE sur le marché mondial en ce qui concerne les technologies de l'environnement.

Il semble opportun de souligner également que les émissions de particules fines ne pourront être réellement réduites que si les autres modes de transport apportent également une contribution non négligeable. À court terme, il est par conséquent nécessaire de prendre des mesures pour limiter également les émissions des transports maritimes et aériens.

En conclusion, en ce qui concerne l'accès aux informations sur les réparations, la question se pose de savoir si cet aspect a sa place dans ce règlement ou s'il convient au contraire

d'élaborer une proposition distincte dans le cadre du suivi à donner à la concrétisation du règlement actuel s'agissant des exemptions par catégories. En tout état de cause, le rapporteur pour avis est persuadé qu'il est indispensable de mettre autant que faire se peut les informations sur les réparations à la disposition d'entreprises de réparation indépendantes. Il convient de veiller à ce que notamment les petites et moyennes entreprises aient accès à ces informations, sans entraves et à des conditions raisonnables.

## AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission<sup>1</sup>

Amendements du Parlement

### Amendement 1 CONSIDÉRANT 6

(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs, ***ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME).***

### *Justification*

*Il est capital que les très nombreuses petites et moyennes entreprises dans ce secteur aient accès, sous des conditions raisonnables, aux informations sur les réparations de véhicules, étant donné qu'elles ne peuvent pas s'offrir les instruments hautement spécialisés et les services d'information spécifiques dont dispose un constructeur.*

<sup>1</sup> Non encore publié au JO.

Amendement 2  
CONSIDÉRANT 7 BIS (nouveau)

***(7 bis) Afin d'améliorer la prévisibilité s'agissant des réglementations à venir dans ce domaine, la Commission doit présenter un programme législatif incluant des cibles pour les normes d'émission. Ce programme législatif doit reposer sur une large consultation de toutes les parties concernées et sur une évaluation approfondie de l'impact, y compris l'état de la mise en œuvre dans tous les États membres, en prenant en considération aussi bien les développements technologiques possibles que des aspects liés aux coûts et à l'efficacité.***

*Justification*

*Pour l'industrie automobile, qui investit et programme ses activités à long terme, il est capital de mieux pouvoir prévoir les réglementations à venir. Il faut du temps à l'industrie pour réaliser des investissements efficaces en matière de développement et de production. Dans le souci d'éviter une bureaucratie excessive, la Commission devrait fonder son programme législatif sur une évaluation de l'impact et la consultation de toutes les parties.*

Amendement 3  
CONSIDÉRANT 13 BIS (nouveau)

***(13 bis) Les véhicules diesel assumant des tâches sociales spécifiques, tels que les véhicules affectés aux services de sauvetage, d'urgence et de récupération, à l'utilité publique ou au transport de personnes handicapées ainsi que les véhicules familiaux diesel dont le nombre de places, incluant le conducteur, est égal ou supérieur à 7 et possédant un moteur dont le volume ne dépasse 2,4 litres doivent être traités comme des véhicules utilitaires légers. La Commission doit adopter des lignes directrices à cette fin.***

*Justification*

*L'exemption s'appliquant actuellement aux véhicules lourds de transport de voyageurs devrait*

*être limitée aux véhicules familiaux plurifonctionnels et aux véhicules assumant des tâches de transport spécifiques, telles que les services de sauvetage et de récupération et le transport de personnes handicapées. Ces véhicules devraient avoir la possibilité d'être réceptionnés en tant que véhicules N1, classes II et III.*

Amendement 4  
ARTICLE 1

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les convertisseurs catalytiques de rechange, au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les convertisseurs catalytiques de rechange **et les filtres à particules de rechange**, au regard de leurs émissions.

*Justification*

*Clarification juridique.*

Amendement 5  
ARTICLE 2

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur équipés:

- a) de moteurs à allumage commandé;
- b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE]; et
- c) de moteurs à allumage par compression des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE].

2. À la demande du constructeur, **le présent règlement peut aussi s'appliquer** aux véhicules **à moteur** équipés de moteurs à allumage par compression **des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE],** ayant une masse de

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur équipés:

- a) de moteurs à allumage commandé;
- b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive **70/156/CEE, telle que modifiée en dernier lieu par la directive [XXXX/XX/CE];** et
- c) de moteurs à allumage par compression des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> définies à [l'annexe II] de la directive **70/156/CEE, telle que modifiée en dernier lieu par la directive [XXXX/XX/CE], à l'exception des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> pour lesquels la réception a été accordée conformément à la directive 2005/55/CE.**

2. À la demande du constructeur, **la réception au titre du** présent règlement peut **être étendue** aux véhicules **des catégories M1 ou N1 équipés** de moteurs à allumage par compression, **qui auraient déjà été réceptionnés, aux véhicules** des catégories



référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub> ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions ***régissant l'extension de la réception et*** fixées dans le présent règlement.

*Justification*

*L'amendement proposé reflète la directive 70/220/CEE et offre aux constructeurs la simplification tant souhaitée. La proposition de la Commission impliquerait que la procédure complète d'homologation demeure nécessaire pour ces catégories de véhicules bien que, compte tenu des faibles volumes de production, elle n'apparaisse pas justifiée.*

Amendement 6  
ARTICLE 3, PARAGRAPHE 11 BIS (nouveau)

***(11 bis) "filtre à particules en équipement d'origine" signifie un filtre à particules couvert par la réception fournie pour le véhicule.***

*Justification*

*Cette définition manque dans la proposition de la Commission.*

Amendement 7  
ARTICLE 3, PARAGRAPHE 12 BIS (nouveau)

***(12 bis) "filtre à particules de rechange" signifie un filtre à particules destiné à remplacer un filtre à particules en équipement d'origine qui peut être approuvé en tant qu'unité technique séparée comme définie dans la directive xxxx/xx/CE.***

*Justification*

*Cette définition manque dans la proposition de la Commission.*

Amendement 8  
ARTICLE 3, PARAGRAPHE 14 BIS (nouveau)

***(14bis) véhicules diesel assumant des tâches sociales spécifiques" signifie des véhicules utilisés à des fins sociales dans la catégorie M1, et possédant une masse de référence supérieure à 2 tonnes. Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont considérés comme des véhicules N1.***

*Justification*

*L'exemption s'appliquant actuellement aux véhicules lourds de transport de voyageurs devrait être limitée aux véhicules familiaux plurifonctionnels et aux véhicules assumant des tâches de transport spécifiques, telles que les services de sauvetage et de récupération et le transport de personnes handicapées. Ces véhicules devraient avoir la possibilité d'être réceptionnés en tant que véhicules N1, classes II et III.*

Amendement 9  
ARTICLE 3, POINT 14 TER (nouveau)

***(14ter) "véhicules familiaux diesel" signifie des véhicules de la catégorie M1 dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, et le volume du moteur ne dépasse pas 2,4 litres en excluant les véhicules hors route définis par la directive xx/xxx/CE. Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont considérés comme des véhicules N1.***

*Justification*

*Les véhicules hors route prévus pour 6 passagers au moins en plus du conducteur et possédant un moteur dont le volume ne dépasse pas 2,4 litres doivent avoir la possibilité d'être réceptionnés en tant que véhicules de la catégorie N1, classes II et III.*

Amendement 10  
ARTICLE 4, PARAGRAPHE 2

***2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et***

***2. Les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement***

*la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km.*

*et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules dans des conditions d'utilisation normale. Aux fins du présent règlement, le constructeur se voit confier la responsabilité de garantir la conformité des véhicules de production aux véhicules réceptionnés et de vérifier la durabilité des dispositifs de contrôle des émissions sur les véhicules en circulation pour une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km.*

#### *Justification*

*Cet amendement reprend littéralement le libellé de la directive 70/220/CEE.*

*Les exigences de conformité en service (énoncées dans la directive 70/220/CEE) et les mesures que l'autorité de réception peut imposer en cas de non conformité constituent des mesures d'incitation puissantes propres à garantir la durabilité des dispositifs de contrôle des émissions et sont plus efficaces qu'une démonstration au moment de la réception avec un protocole de "test" qui, de surcroît, n'est pas représentatif pour l'UE.*

#### Amendement 11 ARTICLE 5, PARAGRAPHE 1

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

*supprimé*

#### *Justification*

*Les exigences de durabilité sont d'ores et déjà formulées à l'article 4.*

#### Amendement 12 ARTICLE 8

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6

et 7. Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.

et 7. Il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules, ***une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises (PME).***

#### *Justification*

*Il est capital que les très nombreuses petites et moyennes entreprises dans ce secteur aient accès, sous des conditions raisonnables, aux informations sur les réparations de véhicules, étant donné qu'elles ne peuvent pas s'offrir les instruments hautement spécialisés et les services d'information spécifiques dont dispose un constructeur.*

#### Amendement 13 ARTICLE 9, PARAGRAPHE 1

Avec effet à compter de [la date d'entrée en vigueur], si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules à moteur, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Avec effet à compter de [la date d'entrée en vigueur ***du présent règlement et des mesures d'exécution***], si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules à moteur, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

#### *Justification*

*Il faut du temps à l'industrie pour lancer la production intégrale de nouvelles technologies, étant donné que le cycle normal des modèles est de 6 à 7 ans. En outre, l'industrie doit attendre la publication des critères techniques pour commencer à élaborer les solutions technologiques nécessaires.*

#### Amendement 14 ARTICLE 9, PARAGRAPHE 2

Avec effet à partir de [***18 mois*** et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur], et [***30 mois*** à compter de la date d'entrée en

Avec effet à partir de [***30 mois*** et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur ***du présent règlement et des mesures***

vigueur] dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

*d'exécution*], et [42 mois à compter de la date d'entrée en vigueur **du présent règlement et des mesures d'exécution**] dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

#### *Justification*

*Il faut du temps à l'industrie pour lancer la production intégrale de nouvelles technologies, étant donné que le cycle normal des modèles est de 6 à 7 ans. En outre, l'industrie doit attendre la publication des critères techniques pour commencer à élaborer les solutions technologiques nécessaires.*

#### Amendement 15 ARTICLE 9, PARAGRAPHE 3

Avec effet à partir de [36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] et [48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

Avec effet à partir de [48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur **du présent règlement et des mesures d'exécution**] et [60 mois à compter de la date d'entrée en vigueur **du présent règlement et des mesures d'exécution**] dans le cas de la catégorie N<sub>1</sub>, classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

#### *Justification*

*Il faut du temps à l'industrie pour lancer la production intégrale de nouvelles technologies, étant donné que le cycle normal des modèles est de 6 à 7 ans. En outre, l'industrie doit attendre la publication des critères techniques pour commencer à élaborer les solutions technologiques nécessaires.*

Amendement 16  
ARTICLE 10

**1. Pour les convertisseurs catalytiques de rechange neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.**

**2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des convertisseurs catalytiques de rechange dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.**

**1. Avec effet à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, et à la demande d'un constructeur, l'autorité nationale ne peut refuser l'octroi d'une réception CE pour des convertisseurs catalytiques de rechange ou pour des filtres à particules de rechange, ni interdire la vente ou l'installation de ces pièces sur un véhicule si ces dernières sont conformes au présent règlement ou à ses mesures d'exécution.**

**2. L'autorité nationale doit refuser d'accorder la réception CE pour les nouveaux types de convertisseurs catalytiques de rechange ou filtres à particules de rechange si ceux-ci ne sont pas conformes au présent règlement ou à ses mesures d'exécution.**

*Justification*

*Cet amendement vise à clarifier le texte de la Commission.*

Amendement 17  
ARTICLE 12 BIS (nouveau)

*Article 12 bis*

***Au plus tard un an à compter de la date visée à l'article 18, paragraphe 1, la Commission élabore un programme à long terme pour la législation à venir dans le domaine du présent règlement. Le programme inclut un calendrier mentionnant les objectifs concrets envisagés pour les normes d'émission des véhicules.***

***- une réduction supplémentaire des émissions d'hydrocarbures pour les moteurs à allumage commandé (PI),***

*- une réduction ambitieuse des limites d'émission d'oxyde d'azote pour les moteurs à allumage à compression (CI)*  
*- l'introduction de valeurs-limites reposant sur le nombre de particules.*

*Les objectifs sont définis conformément aux règles régissant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de véhicules à moteur reposant sur la décision n° 1753/200/CE du Parlement européen et du Conseil.*

*Justification*

*L'industrie doit savoir à un stade aussi précoce que possible ce que seront les prochaines étapes et le niveau d'ambition auquel elle devra tendre, en prenant en considération la maturité des technologies, l'impact sur l'environnement et l'efficacité au niveau des coûts.*

Amendement 18  
ARTICLE 17, PARAGRAPHE 1

1. Les directives 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [**18 mois** après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

1. Les directives 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [**66 mois** après la date d'entrée en vigueur du présent règlement *et de ses mesures d'exécution*].

*Justification*

*Il est nécessaire d'introduire des délais suffisants pour l'abrogation des directives précédentes au risque de créer un vide juridique, tant dans la législation communautaire, que dans celle des Etats membres, qui interdirait l'application des dispositions existantes EURO 4 aux véhicules neufs jusqu'à la mise en œuvre complète des nouvelles dispositions EURO 5.*

Amendement 19  
ARTICLE 18, PARAGRAPHE 2

Le présent règlement s'applique à partir de [**18 mois** et un jour après l'entrée en vigueur], sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11.

Le présent règlement s'applique à partir de [**30 mois** et un jour après l'entrée en vigueur], sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11.

*Justification*

*Pour assurer la cohérence avec l'article 9.*



## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE		
<b>Références</b>	COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)]		
<b>Commission compétente au fond</b>	ENVI		
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 19.1.2006		
<b>Coopération renforcée – date de l'annonce en séance</b>	non		
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Ivo Belet 31.1.2006		
<b>Rapporteur pour avis remplacé</b>			
<b>Examen en commission</b>	20.3.2006	4.5.2006	20.6.2006
<b>Date de l'adoption</b>	20.6.2006		
<b>Résultat du vote final</b>	+: 28 –: 13 0: 2		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, Umberto Guidoni, András Gyürk, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Anne Laperrouze, Vincenzo Lavarra, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto		
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	María del Pilar Ayuso González, Dorette Corbey, Vittorio Prodi, Esko Seppänen		
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>			
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>			

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE		
<b>Références</b>	COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)]		
<b>Date de la présentation au PE</b>	21.12.2005		
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 19.1.2006		
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 19.1.2006	ITRE 19.1.2006	IMCO 19.1.2006
<b>Coopération renforcée</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 16.3.2006		
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Matthias Groote 29.11.2005		
<b>Contestation de la base juridique</b> Date de l'avis JURI	JURI 13.7.2006		
<b>Examen en commission</b>	29.5.2006		
<b>Date de l'adoption</b>	13.9.2006		
<b>Résultat du vote final</b>	+: 38 -: 10 0: 4		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Liam Aylward, Irena Belohorská, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gyula Hegyi, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Linda McAvan, Marios Matsakis, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Jonas Sjöstedt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Anders Wijkman		
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Bairbre de Brún, Hélène Goudin, Rebecca Harms, Jutta D. Haug, Miroslav Mikošášik, Bart Staes, Claude Turmes, Thomas Wise		
<b>Date du dépôt</b>	21.9.2006		
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>			