

Bruxelles, le 23 septembre 2020
(OR. en)

10820/20

**Dossier interinstitutionnel:
2019/0101(COD)**

**CODEC 810
MI 332
ENV 515
ENT 105
PE 58**

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules - Résultat des travaux du Parlement européen (Bruxelles, du 14 au 17 septembre 2020)

I. INTRODUCTION

La rapporteure, M^{me} Esther de Lange (PPE, NL), a présenté, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, un rapport contenant 24 amendements (amendements 1 à 24) à la proposition de règlement visée en objet.

En outre, le groupe ECR a déposé 5 amendements (amendements 25 à 29) et plusieurs députés du groupe PPE ont déposé 6 amendements (amendements 30 à 35).

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 15 septembre 2020, l'assemblée plénière a adopté 24 amendements (1 à 24) à la proposition de règlement. Aucun autre amendement n'a été adopté. Les amendements adoptés figurent en annexe.

À l'issue du vote, le 16 septembre 2020, la proposition a été renvoyée à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, conformément à l'article 59, paragraphe 4, du règlement intérieur du Parlement européen, empêchant ainsi la clôture de la première lecture du Parlement et ouvrant les négociations avec le Conseil.

P9_TA-PROV(2020)0222

Réception par type des véhicules à moteur (émissions en conditions de conduite réelles) *I**

Amendements du Parlement européen, adoptés le 17 septembre 2020, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Le règlement (CE) n° 715/2007 dispose que les nouveaux véhicules légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions (normes Euro 5 et Euro 6) et établit des prescriptions supplémentaires concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les dispositions techniques spécifiques nécessaires pour mettre en œuvre *ce* règlement ont été établies dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission⁴ et, ultérieurement, dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission⁵.

Amendement

(2) Le règlement (CE) n° 715/2007 dispose que les nouveaux véhicules légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions (normes Euro 5 et Euro 6) et établit des prescriptions supplémentaires concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, ***lesquelles ont été modifiées et consolidées par le règlement (UE) 2018/858^{3 bis}, qui s'applique à partir du 1^{er} septembre 2020.*** Les dispositions techniques spécifiques nécessaires pour mettre en œuvre ***le*** règlement ***(CE) n° 715//2017*** ont été établies dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission⁴ et, ultérieurement, dans le règlement (UE)

¹ La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0139/2020).

^{3 bis} **Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).**

⁴ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

⁵ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁴ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

⁵ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les prescriptions concernant les émissions pour la réception par type des véhicules à moteur ont été progressivement et sensiblement durcies par l'introduction et la révision ultérieure des normes Euro. Si, d'une manière générale, les véhicules sont parvenus à réduire considérablement les émissions de polluants réglementés, tel n'a pas été le cas pour les émissions de NO_x provenant de moteurs diesel ou de particules pour les moteurs essence à injection directe, en particulier dans les véhicules légers. Il est donc nécessaire de prendre des mesures pour corriger cette situation.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 3

Proposition de règlement

Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Le rapport sur la qualité de l'air de 2019^{1 bis} publié par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) estime qu'en 2016, l'exposition à long terme à la pollution atmosphérique a été responsable de plus de 506 000 décès prématurés dans l'EU-28. Le rapport confirme également que le transport routier reste la principale source d'émissions de NO_x dans l'EU-28 en 2017, avec une part d'environ 40 % des émissions totales de NO_x de l'Union, et que près de 80 % des émissions totales de NO_x du transport routier sont générées par des véhicules à moteur diesel;

^{1 bis} **Rapport de l'AEE intitulé «Qualité de**

Amendement 4

**Proposition de règlement
Considérant 3 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) *L'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants est essentiel pour rétablir la confiance des consommateurs.*

Amendement 5

**Proposition de règlement
Considérant 3 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 quater) *Les violations récentes du cadre juridique existant par les constructeurs, y compris les violations de leurs obligations légales en vertu du règlement (CE) n° 715/2007, ont démontré la faiblesse des mécanismes de contrôle et d'exécution. Les consommateurs n'ont pas été indemnisés de manière satisfaisante, car même dans les cas où une indemnisation a été accordée, les véhicules n'ont que rarement été mis en conformité avec les normes Euro 5 et Euro 6. Étant donné que le nombre de plus en plus important d'interdictions de circuler en véhicule diesel dans les villes européennes affecte la vie quotidienne des citoyens, des mesures de compensation adéquates consisteraient à équiper les véhicules non conformes de la technologie adaptée de traitement des gaz d'échappement («modification du*

matériel») ou, dans le cas où le consommateur souhaite échanger un véhicule acheté contre un modèle plus propre, à offrir des primes de conversion.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) En conséquence, la Commission a mis au point une nouvelle méthode d'essai des émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, à savoir la procédure d'essai RDE. Celle-ci a été introduite par les règlements (UE) 2016/427⁶ et (UE) 2016/646⁷ de la Commission, ultérieurement reprise dans le règlement (UE) 2017/1151 et améliorée par **le règlement** (UE) 2017/1154 de la Commission⁸.

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

⁷ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

⁸ Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et

Amendement

(5) En conséquence, la Commission a mis au point une nouvelle méthode d'essai des émissions des véhicules en conditions de conduite réelles, à savoir la procédure d'essai RDE. Celle-ci a été introduite par les règlements (UE) 2016/427⁶ et (UE) 2016/646⁷ de la Commission, ultérieurement reprise dans le règlement (UE) 2017/1151 et améliorée par **les règlements** (UE) 2017/1154⁸ **et (UE) 2018/1832^{8 bis}** de la Commission.

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

⁷ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

⁸ Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et

utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.

utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6), JO L 175 du 7.7.2017, p. 708.

*^{8 bis} **Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission du 5 novembre 2018 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (JO L 301 du 27.11.2018, p. 1).***

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Le règlement (UE) 2016/646⁹ a introduit les dates d'application de la procédure d'essai RDE, ainsi que les critères de conformité pour l'essai RDE. À cette fin, des facteurs de conformité spécifiques aux polluants ont été **utilisés** pour tenir compte des incertitudes

Amendement

(6) Le règlement (UE) 2016/646⁹ a introduit les dates d'application de la procédure d'essai RDE, ainsi que les critères de conformité pour l'essai RDE. ***Les dates d'application pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers ont été déterminées selon une***

statistiques et techniques des mesures effectuées au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

⁹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

séquence annuelle afin de garantir que les constructeurs établissent une planification en temps opportun pour chaque groupe de véhicules. À cette fin, des facteurs de conformité spécifiques aux polluants ont été **introduits** pour tenir compte des incertitudes statistiques et techniques des mesures effectuées au moyen de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS).

⁹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Selon le rapport de l'AEE de 2016, l'écart entre les émissions en situation réelle et les émissions en laboratoire s'expliquait principalement par trois facteurs: une procédure d'essai obsolète, une latitude trop importante dans la procédure et des facteurs en situation d'utilisation qui dépendent du conducteur. Une étude est nécessaire afin d'établir la marge due au style de conduite et à la température extérieure. Il convient d'établir une distinction claire entre le facteur de conformité, la marge liée au dispositif et la marge du facteur d'utilisation, qui dépend du conducteur et de la température.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(7) Le 13 décembre 2018, le Tribunal a rendu un arrêt dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16²² concernant une action en annulation du règlement (UE) 2016/646. Le Tribunal a annulé la partie du règlement (UE) 2016/646 qui établissait les facteurs de conformité utilisés pour évaluer la conformité des résultats d'essais RDE avec les limites d'émissions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007. Le Tribunal a estimé que seul le législateur pouvait introduire ces facteurs de conformité car ils touchaient à un élément essentiel du règlement (CE) n° 715/2007 ***et que «cela conduit de facto à modifier les limites d'émissions d'oxydes d'azote fixées pour la norme Euro 6 [...] pour les essais RDE, alors que ces limites doivent s'y appliquer».***

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(8) Le Tribunal ***a douté «du bien-fondé de l'invocation, par la Commission, de possibles erreurs de nature statistique», notamment en ce qui concerne le facteur de conformité temporaire de 2,1, déclarant que «des incertitudes statistiques [...] se corrigent par un travail sur la représentativité de l'échantillon ou de l'expérience [...] ou par le nombre d'expériences [...] effectuées». En ce qui***

*concerne l'introduction d'une marge d'incertitude technique, le Tribunal a affirmé «qu'il ne peut être déterminé à l'issue d'un essai RDE si le véhicule objet de l'essai respecte ou non ces limites, ou même les approche». Tout équipement de mesure possède une marge d'incertitude technique et il a été constaté que les équipements PEMS, compte tenu de leurs conditions d'utilisation variables, avaient une marge d'erreur légèrement plus importante que les équipements de laboratoire non mobiles, laquelle peut entraîner tant une surestimation qu'une sous-estimation des émissions. Étant donné qu'au stade actuel de l'évolution technologique, il subsiste un écart entre les émissions mesurées en conduite réelle et celles mesurées en laboratoire, il convient d'introduire **temporairement** des facteurs de conformité dans le règlement (CE) n° 715/2007.*

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) La résolution du Parlement européen du 28 mars 2019 relative aux développements récents du scandale du «dieselgate» a salué l'arrêt du Tribunal et demandé explicitement à la Commission de ne pas introduire de nouveau facteur de conformité afin que les normes Euro 6 ne soient pas édulcorées davantage et qu'elles soient au contraire respectées dans des conditions normales d'utilisation, comme le prévoyait initialement le règlement (CE) n° 715/2007.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(9) Afin de permettre aux constructeurs de respecter les limites d'émissions Euro 6 dans le cadre de la procédure d'essai RDE, il convient d'introduire les critères de conformité pour l'essai RDE en deux étapes. Lors de la première étape, à la demande du constructeur, un facteur de conformité temporaire devrait s'appliquer, tandis que, dans une deuxième étape, seul le facteur de conformité final devrait être utilisé. ***Le facteur de conformité définitif devrait s'appliquer pendant une période de transition et être assorti d'une marge correspondant à l'incertitude de mesure supplémentaire liée à l'introduction des PEMS.*** La Commission devrait ***examiner continuellement ce facteur*** de conformité ***au regard*** du progrès technique ***et le corriger à la baisse tous les ans en s'appuyant sur des données scientifiques, l'amélioration de la précision de la procédure de mesure et l'amélioration technique du PEMS.*** ***Le facteur devrait être progressivement réduit jusqu'à cesser de s'appliquer, d'ici le 30 septembre 2022.***

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

(9 bis) La Commission devrait établir, d'ici juin 2021 au plus tard, des exigences plus strictes concernant les équipements de mesure PEMS pouvant être utilisés pour les essais RDE. Les normes établies devraient, dans la mesure du possible, tenir compte des éléments de

normalisation pertinents élaborés par le CEN sur la base des meilleurs équipements PEMS disponibles.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 9 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 ter) Il importe de souligner que si la présente proposition porte sur le facteur de conformité, la question des normes relatives aux limites d'émission devra être traitée dans le cadre de la proposition post-Euro 6 à venir. Afin de progresser rapidement sur la voie de l'adoption des futures valeurs limites d'émission (post-Euro 6) et de l'amélioration de la qualité de l'air pour les citoyens de l'Union, il est essentiel que la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative à cet effet, dès que possible et au plus tard en juin 2021, comme elle l'a annoncé dans sa communication du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», dans laquelle elle insiste sur la nécessité de passer à une mobilité durable et intelligente et de garantir une trajectoire claire vers une mobilité à zéro émission. Il convient de n'appliquer aucun facteur de conformité dans la mise en œuvre des normes post-Euro 6.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 9 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 quater) Afin d'encourager les constructeurs à adopter une démarche

*volontariste en faveur de
l'environnement, il convient que les
innovations technologiques destinées à
absorber le NO_x soient testées, quantifiées
et prises en compte dans la révision
ultérieure des normes Euro.*

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Le traité de Lisbonne a introduit la possibilité pour le législateur de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif. Les mesures qui peuvent être couvertes par des délégations de pouvoirs visées à l'article 290, paragraphe 1, du **TFUE** correspondent, en principe, à celles couvertes par la procédure de réglementation avec contrôle établie par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE du Conseil¹¹. Il convient, par conséquent, d'adapter à l'article 290 du TFUE les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 qui prévoient le recours à la procédure de réglementation avec contrôle.

¹¹ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

Amendement

(10) Le traité de Lisbonne a introduit la possibilité pour le législateur de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif. Les mesures qui peuvent être couvertes par des délégations de pouvoirs visées à l'article 290, paragraphe 1, du ***traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*** correspondent, en principe, à celles couvertes par la procédure de réglementation avec contrôle établie par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE du Conseil¹¹. Il convient, par conséquent, d'adapter à l'article 290 du TFUE les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 qui prévoient le recours à la procédure de réglementation avec contrôle.

¹¹ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).

Amendement 17

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du ***traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*** en ce qui concerne les modalités des procédures, essais et prescriptions spécifiques pour la réception par type. La délégation aurait notamment pour objet: de compléter le règlement (CE) n° 715/2007 par de telles modalités révisées ainsi que par les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions; d'établir les prescriptions nécessaires à l'application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions; ***de prendre les mesures nécessaires à l'application de l'obligation faite au constructeur de fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules;*** d'adopter une procédure de mesure révisée pour les particules. La délégation devrait, en outre, inclure la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de réviser à la baisse les facteurs de conformité ***finaux*** pour tenir compte des progrès techniques des PEMS, de ré-étalonner les valeurs limites basées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril **2016**. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil ***devraient recevoir*** tous les

Amendement

(11) Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des véhicules, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du ***TFUE*** en ce qui concerne les modalités des procédures, essais et prescriptions spécifiques pour la réception par type. La délégation aurait notamment pour objet: de compléter le règlement (CE) n° 715/2007 par de telles modalités révisées ainsi que par les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions; d'établir les prescriptions nécessaires à l'application de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions; ***et*** d'adopter une procédure de mesure révisée pour les particules. ***Nonobstant le court laps de temps entre l'entrée en vigueur du présent règlement et l'abrogation des dispositions relatives aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules par le règlement (UE) 2018/858, afin de garantir la sécurité juridique et de garantir que toutes les options sont à la disposition du législateur, la délégation devrait également inclure les mesures nécessaires à la mise en œuvre de l'obligation incombant au constructeur de fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.*** La délégation devrait, en outre, inclure la modification du règlement (CE) n° 715/2007 afin de réviser à la baisse les facteurs de conformité pour tenir compte ***de l'amélioration de la qualité de la procédure de mesure*** ou des progrès techniques des PEMS, de ré-étalonner les valeurs limites basées sur la masse de particules et d'introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules. Il importe particulièrement que la

documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts **devraient** systématiquement **avoir** accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016^{1 bis}. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil **reçoivent** tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts **ont** systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

^{1 bis} JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a

Règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

Article 4 – paragraphe 1 - alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

annexe.

annexe. ***Le facteur de conformité est annuellement révisé à la baisse sur la base des évaluations réalisées par le JRC. Il cesse de s'appliquer au 30 septembre 2022.***

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point a

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement. ***Le constructeur garantit également la fiabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et s'efforce de réduire le risque de vol ou de dégradation desdits dispositifs.***

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 8 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis afin de compléter les

Amendement

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis afin de compléter les

articles 6 et 7. Il s'agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME.

articles 6 et 7. Il s'agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME, *des micro-entreprises et des opérateurs indépendants.*

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 10 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1.

Amendement

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1. ***Le facteur de conformité est annuellement révisé à la baisse sur la base des évaluations réalisées par le JRC. Il cesse de s'appliquer au 30 septembre 2022.***

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 7 – sous-point b

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 10 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1.

Amendement

Le respect des valeurs limites Euro 6 est déterminé, au cours d'un essai RDE valable, en prenant en compte le facteur de conformité spécifique au polluant indiqué dans le tableau 2a de l'annexe I, conformément au deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 1. ***Le facteur de conformité est annuellement révisé à la baisse sur la base des évaluations réalisées par le JRC. Il cesse de s'appliquer au 30 septembre 2022.***

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Règlement (CE) n° 715/2007

Article 14 – paragraphe 3 et paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

3. La Commission ***adopte*** des actes délégués conformément à l'article 14 bis, ***le 1^{er} juin 2021 au plus tard, pour compléter le présent règlement afin d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles dans des conditions normales d'utilisation, notamment la température et les conditions limites, d'atténuer la variation de la valeur de référence et de régler le problème des pics nocifs d'émission de particules résultant du nettoyage des filtres, en tenant compte de tous les éléments de normalisation élaborés par le CEN et en s'appuyant sur les meilleurs équipements disponibles;***

- a) pour compléter le présent règlement afin d'adapter les procédures, les essais et les prescriptions, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions de sorte à refléter correctement les émissions en conditions de conduite réelles;
- b) pour modifier le présent règlement afin d'adapter au progrès technique les facteurs de conformité finaux spécifiques aux polluants indiqués dans le tableau 2a de l'annexe I.;

3 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 bis afin de modifier le présent règlement en vue de son adaptation au progrès technique et de la révision à la baisse des facteurs de conformité spécifiques aux polluants indiqués dans le tableau 2a de l'annexe I.

Amendement 24

Proposition de règlement

Annexe – alinéa 1

Règlement (CE) n° 715/2007

Annexe I – tableau 2a – ligne 2

Texte proposé par la Commission

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

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

Amendement

CF _{pollutant-final} ⁽²⁾	1 + marge (marge =	1 + marge (marge =	-	-	-
--	-------------------------------------	-------------------------------------	---	---	---

0,32*)

0,5*)

** À réviser à la baisse annuellement, au moins, sur la base des évaluations réalisées régulièrement par le Centre commun de recherche.*

⁽²⁾ CF_{polluant-final} est le facteur de conformité utilisé *pendant une période transitoire* pour déterminer le respect des limites d'émissions Euro 6 en tenant compte des incertitudes techniques *de mesure supplémentaires* liées à l'*introduction* des systèmes portables de mesure des émissions (PEMS). *Il s'exprime sous la forme : 1 + une marge d'incertitude de mesure. D'ici le 30 septembre 2022, cette marge sera nulle et le facteur de conformité cessera de s'appliquer.*
