

# Véhicules à deux ou trois roues et quadricycles: application de la phase Euro 5 à la réception par type

2018/0065(COD) - 19/10/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Daniel DALTON (ECR, UK) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant modification du règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne l'application de la phase Euro 5 à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Pour rappel, la proposition tend à modifier l'article 21 du règlement (CE) n° 168/2013 pour imposer l'installation d'appareils embarqués de diagnostic «OBD I» destinés à repérer tout dysfonctionnement affectant les circuits électriques ou les composants électroniques du système de contrôle des émissions et qui est déclenché par tout dépassement des seuils d'émissions.

La proposition impose également, pour certaines sous-catégories de véhicules, l'installation d'un dispositif «OBD II» destiné à repérer et à signaler les dysfonctionnements et la dégradation du système de contrôle des émissions. Elle clarifie l'exemption pour les cyclomoteurs (catégories L1e et L2e) de l'exigence du système OBD II et étend cette exemption aux quadricycles légers (catégorie L6e) et aux sous-catégories des motocycles d'enduro (L3e-AxE) et de trial (L3e-AxT).

La commission parlementaire a soutenu que la date d'application des limites d'émissions Euro 5 pour certains véhicules de catégorie L (L6e-B, L2-eU, L3e-AxT et L3e-AxE) devait être **reportée de 2020 à 2024** (plutôt qu'à 2022 comme proposé par la Commission). Les constructeurs de ces véhicules, qui sont principalement des PME, ont besoin de plus de temps pour assurer que la transition vers des groupes motopropulseurs à émissions nulles, et notamment l'électrification, puisse être réalisée d'une manière présentant un bon rapport coût-efficacité.