

Pollution de l'air: CO₂, consommation des véhicules utilitaires légers N1 (modif. directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE)

2001/0255(COD) - 18/06/2002

La commission a adopté le rapport de Robert GOODWILL (PPE-DE, UK) déposant quelques amendements la proposition de la Commission européenne dans le cadre de la procédure de codécision (première lecture). Soulignant la multiplicité des différents modèles et des drives de véhicules de catégorie N1 disponibles sur le marché européen, la commission estime nécessaire d'introduire le concept de familles de véhicules si l'on veut ramener des proportions gérables le nombre de variantes à tester. C'est pourquoi elle propose que, pour les véhicules de catégorie N1 équipés d'un moteur à combustion interne, la réception puisse être tendue des véhicules du même type et appartenant à la même famille, sachant que les véhicules peuvent être regroupés au sein d'une famille s'ils ont des paramètres identiques (fabricant, capacité et type de moteur, type de système de contrôle des émissions et type de système d'alimentation) ou similaires (rapport total de multiplication de la transmission (dans une limite de 8 % de la multiplication la plus faible), masse de référence (dans une limite de 220 kg de la masse la plus légère) et surface du maître-couple (dans une limite de 15 % de la surface la plus grande)). La commission souhaite également permettre que la réception puisse être tendue des véhicules du même type ou d'un type différent au niveau de certaines caractéristiques (carrosserie, multiplications totales, équipement du moteur et accessoires, etc.) lorsque les émissions de CO₂ n'excèdent pas de plus de 6 % la valeur du type réceptionné. Un autre amendement prévoit que lorsqu'un véhicule produit par un carrossier spécialisé correspond aux critères d'une des familles de véhicule du modèle de base du fabricant, le carrossier peut utiliser les données relatives à l'efficacité énergétique et aux émissions de CO₂ fournies par ledit fabricant.