## Pollution de l'air: CO<sub>2</sub>, consommation des véhicules utilitaires légers N1 (modif. directives 70 /156/CEE et 80/1268/CEE)

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

La commission a adopt le rapport de Robert GOODWILL (PPE-DE, UK) dposant quelques amendements la proposition de la Commission europenne dans le cadre de la procdure de codcision (premire lecture). Soulignant la multiplicit des diffrents modles et des drivs de vhicules de catgorie N1 disponibles sur le march europen, la commission estime ncessaire d'introduire le concept de familles de vhicules si l'on veut ramener des proportions grables le nombre de variantes tester. C'est pourquoi elle propose que, pour les vhicules de catgorie N1 quips d'un moteur combustion interne, la rception puisse tre tendue des vhicules du mme type et appartenant la mme famille, sachant que les vhicules peuvent tre regroups au sein d'une famille s'ils ont des paramtres identiques (fabricant, capacit et type de moteur, type de systme de contr·le des missions et type de systme d'alimentation) ou similaires (rapport total de dmultiplication de la transmission (dans une limite de 8 % de la dmultiplication la plus faible), masse de rfrence (dans une limite de 220 kg de la masse la plus leve) et surface du matre-couple (dans une limite de 15 % de la surface la plus grande)). La commission souhaite galement permettre que la rception puisse tre tendue des vhicules du mme type ou d'un type diffrent au niveau de certaines caractristiques (carrosserie, dmultiplications totales, quipement du moteur et accessoires, etc.) lorsque les missions de CO2 n'excdent pas de plus de 6 % la valeur du type rceptionn. Un autre amendement prvoit que lorsqu'un vhicule produit par un carrossier spcialis correspond aux critres d'une des familles de vhicule du modle de base du fabricant, le carrossier peut utiliser les donnes relatives l'efficacit nergtique et aux missions de CO2 fournies par ledit fabricant.