

Véhicules à moteur: réception des véhicules au regard des émissions et aux informations sur la réparation

2005/0282(COD) - 13/12/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant en 1^{ère} lecture à une large majorité le rapport de codécision de Matthias **GROOTE** (PSE, DE), le Parlement européen s'est prononcé pour une révision des limites actuelles d'émissions autorisées pour les véhicules à moteur (norme Euro 4 entrée en vigueur le 1er janvier 2005), dont les NOx et les HC ainsi que les particules des véhicules diesel.

Le vote du Parlement s'appuie sur un compromis informel négocié avec le Conseil dont les principaux éléments sont les suivants :

- **la nouvelle norme Euro 5 serait applicable dès le 1er septembre 2009 pour les voitures particulières (M1)**. Les véhicules dont le poids maximal en charge excède 2.500 kg et qui sont conçus pour des besoins sociaux spécifiques - comme ceux qui sont équipés pour recevoir des chaises roulantes ou prévus pour accueillir plus de 7 personnes, chauffeur compris - ainsi que les véhicules commerciaux légers (N1) auraient jusqu'au **1er septembre 2010** pour se conformer à ces normes ;

- au terme de périodes de transition courant respectivement jusqu'au **1er janvier 2011 (M1)** et au **1er janvier 2012 (N1)**, les autorités nationales devraient refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale aux nouveaux véhicules ne respectant pas les nouvelles normes d'émissions atmosphériques ou de consommation de carburant. Les députés ont estimé que le délai de 18 mois prévu par la Commission pour l'application de ces règles, et qui aurait porté l'introduction des limites Euro 5 à la mi-2008, était trop court ;

- les députés demandent par ailleurs d'ores et déjà la **mise en place d'une nouvelle norme Euro 6** non prévue dans la proposition de la Commission, qui devrait selon eux entrer en vigueur au 1er septembre 2014 pour les voitures particulières (M1) et au 1er septembre 2015 pour les véhicules commerciaux légers (N1). Ces véhicules bénéficieraient de périodes de transition allant respectivement jusqu'au 1er septembre 2015 et au 1er septembre 2016, date à partir de laquelle les autorités nationales devraient refuser la réception et interdire la vente de ces véhicules sur le marché ;

- les véhicules possédant une masse de référence supérieure à 2 tonnes et dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7 (il s'agit notamment des 4X4) seront exemptés de cette réglementation jusqu'au 1er septembre 2012;

- **limitations NoX**: pour l'euro 5, les deux institutions se sont mises d'accord pour des limites maximales de 60 pour les moteurs à essence et de 180 pour les moteurs Diesel. Pour l'euro 6, les limites maximales sont respectivement de 60 et 80 ;

- **incitations fiscales** : les États membres seront autorisés à mettre en place des mesures fiscales visant à promouvoir l'utilisation des véhicules se conformant à l'euro norme 6 avant que cette norme ne soit en place sous certaines conditions.

En ce qui concerne le point controversé de **l'accès à l'information sur la réparation et l'entretien des véhicules**, le compromis porte notamment sur les aspects suivants :

- les constructeurs devront fournir un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien 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 au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels. Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées d'une manière cohérente, et tout d'abord être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS. Les constructeurs mettront des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et ateliers de réparation officiels ;

- afin de concevoir et de fabriquer des équipements automobiles pour les véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution, les constructeurs devront fournir les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien de tels véhicules, sans discrimination entre les fabricants, les installateurs et/ou les réparateurs d'équipements pour véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution ;

- au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un **rapport** sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'aux avantages en matière d'environnement. Le rapport examinera l'opportunité de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans une **directive-cadre révisée sur la réception des véhicules**.

Les constructeurs devront démontrer que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au règlement et à ses mesures d'exécution. Ils devront également démontrer que tous les nouveaux **dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution** qui nécessitent une réception et sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution ;

Le compromis précise enfin les **types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions**, notamment : fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel ; falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service; dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception ; utilisation de dispositifs d'invalidation ; refus d'accès aux informations.