

Informations de base	
1993/0470(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues Abrogation 2010/0271(COD) Modification 2000/0136(COD) Subject 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motorcycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond précédente		Date de nomination
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	BARTON Roger (PSE)	27/07/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2004	1997-05-14
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	1886	1995-11-23
	Télécommunications	1949	1996-09-27

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
30/11/1993	Décision du Parlement, 1ère lecture	COM(1993)0449 	Résumé
30/11/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0449 	Résumé
13/12/1993	Annnonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
29/03/1994	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
18/04/1994	Renvoi du rapport à la commission		
25/01/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
25/01/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0010/1995	
05/04/1995	Débat en plénière		Résumé
		COM(1995)0493	Résumé

03/11/1995	Publication de la proposition législative modifiée		
23/11/1995	Publication de la position du Conseil	09335/1/1995	Résumé
14/03/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
11/06/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
11/06/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0199/1996	
18/06/1996	Débat en plénière		Résumé
27/09/1996	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
04/02/1997	Réunion formelle du Comité de conciliation		
04/02/1997	Décision finale du comité de conciliation		
02/04/1997	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3604/1997	
22/04/1997	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A4-0154/1997	
14/05/1997	Décision du Conseil, 3ème lecture		
17/06/1997	Signature de l'acte final		
17/06/1997	Fin de la procédure au Parlement		
18/08/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1993/0470(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2010/0271(COD) Modification 2000/0136(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 100A
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/4/08283

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A3-0206/1994 JO C 128 09.05.1994, p. 0010	29/03/1994	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0010/1995 JO C 056 06.03.1995, p. 0003	25/01/1995	
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T4-0154/1995 JO C 109 01.05.1995, p. 0096-0116	06/04/1995	Résumé
		T4-0204/1995		

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		JO C 151 19.06.1995, p. 0166-0184	18/05/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0199/1996 JO C 198 08.07.1996, p. 0005	11/06/1996	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0337/1996 JO C 198 08.07.1996, p. 0067-0079	19/06/1996	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A4-0154/1997 JO C 150 19.05.1997, p. 0003	22/04/1997	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T4-0194/1997 JO C 150 19.05.1997, p. 0013-0022	24/04/1997	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	09335/1/1995 JO C 190 29.06.1996, p. 0001	23/11/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1993)0449  JO C 177 29.06.1994, p. 0001	30/11/1993	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0493  JO C 021 25.01.1996, p. 0023	03/11/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1996)0042 	11/03/1996	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1996)0450 	19/09/1996	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0576/1994 JO C 195 18.07.1994, p. 0077	28/04/1994	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3604/1997	02/04/1997	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32003L0077 JO L 211 21.08.2003, p. 0024-0048	11/08/2003	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date

Acte final

Directive 1997/0024
JO L 226 18.08.1997, p. 0001

[Résumé](#)

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 19/09/1996 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission a modifié sa proposition en retenant 9 amendements sur les 19 adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. Les amendements acceptés par la Commission visent essentiellement à : - permettre l'utilisation, comme pneumatique de remplacement, de tout pneumatique répondant aux prescriptions de la directive ainsi qu'à supprimer la prescription qui permet aux constructeurs de motocycles de désigner les marques de pneumatiques à monter sur des motocycles puissants; - modifier la méthode de mesure du bruit; - préciser les modalités pour arrondir les valeurs du niveau sonore lues sur le sonomètre lors des essais de bruit. En revanche, la Commission n'a pu retenir les amendements visant à : - instaurer un système de contrôle des composants non conformes aux prescriptions de la directive et à interdire la fabrication, l'importation et la vente de composants qui modifient un véhicule de telle sorte qu'il ne respecte plus la directive; - ne pas empêcher la circulation internationale de cyclomoteurs ou de motocycles avec remorque attelée qui auraient été immatriculés dans un autre Etat membre; - reporter la transmission d'une proposition de la Commission ainsi que les dates d'entrée en application de la deuxième étape en ce qui concerne les émissions polluantes et sonores; - affaiblir les mesures contre la manipulation; - restreindre aux cyclomoteurs et aux motocycles légers les prescriptions d'identification d'un type de moteur équipant un véhicule; - affaiblir considérablement les valeurs limites du bruit des cyclomoteurs et des motocycles.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 28/04/1994 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité approuve dans son principe la proposition de directive à l'examen sous réserve de quelques observations, notamment sur le chapitre 5 relatif à la pollution atmosphérique et sur le chapitre 9 relatif au niveau sonore admissible. L'attention de la Commission est attirée sur le fait que dans une phase aussi critique pour l'économie mondiale et notamment européenne, la fixation de valeurs limites, d'obligations ou de prescriptions trop strictes qui pourraient avoir des répercussions négatives sur la production industrielle européenne et l'emploi dans les Etats membres est une opération délicate et liée à une grande responsabilité. Il est donc souhaitable, notamment quant aux dispositions prévues en matière de pollution et de niveau sonore, que la phase successive prévue tienne dûment compte des résultats du "programme de recherche" conjoint CEE/industrie qui est sur le point d'être lancé. Le Comité se félicite qu'il soit prévu de recourir à des incitations fiscales pour les véhicules qui satisferont aux nouvelles prescriptions en matière de pollution et de niveau sonore avant même l'entrée en vigueur de la directive. A cet égard, il suggère que ces incitations ne soient pas limitées au seul acte d'achat mais présentent un caractère annuel et donc une efficacité prolongée dans le temps. En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la directive le 1er janvier 1997, le Comité recommande que l'éventuelle prolongation des discussions sur certains chapitres de l'annexe n'entraîne aucun retard dans l'application des dispositions prévues par les autres chapitres.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 30/11/1993 - Document de base législatif

La proposition de directive s'insère dans le contexte de la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues qui a fait l'objet de la directive cadre 92/61/CEE du 30.06.1992. Elle concerne les prescriptions applicables aux dispositifs et caractéristiques suivants: - les pneumatiques - les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse - les saillies extérieures - les rétroviseurs - les mesures contre la pollution atmosphérique - les réservoirs de carburant - les mesures contre la manipulation - la compatibilité électromagnétique - le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement - les dispositifs d'attelage pour remorques et les fixations des side-car; - les ancrages des ceintures de sécurité et les ceintures de sécurité; - les vitrages, les essuie-glace et lave-glace et les dispositifs de dégivrage et de désembuage. La proposition a largement tenu compte des prescriptions adoptées par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (ECE/ONU). Certaines prescriptions méritent un examen particulier, compte tenu de leur impact sur l'environnement: - Emissions polluantes des véhicules: les mesures visent à établir des valeurs limites pour l'oxyde de carbone (CO₂), les hydrocarbures imbrûlés (HC) et les oxydes d'azote (NO_x). Il est proposé de procéder par étapes: une première étape, fixant des valeurs limites d'émission, devant entrer en vigueur le plus tôt possible et une deuxième étape (environ quatre ans après l'entrée en vigueur de la première) où un renforcement de ces valeurs pour motocycles et tricycles sera décidé; - Emissions sonores: les mesures proposées visent à établir des valeurs limites en décibels A suivant les catégories de ces véhicules. Une directive de 1978, modifiée en 1989, a fixé des valeurs limites à

partir d'octobre 1993 pour les motocycles de cylindrée inférieure à 80 cm³ et supérieure à 175 cm³, et à partir de 1995 pour les motocycles de cylindrée comprise entre 80 et 175 cm³. Compte tenu des difficultés d'application de cette directive, il est proposé, comme première étape, que la date d'entrée en vigueur de ces valeurs limites soit fixée au 1.7.1997; - Possibilités de manipulation des cyclomoteurs et des motocycles: les mesures proposées répondent à la nécessité de mettre fin au trucage de ces véhicules par de jeunes utilisateurs pour en augmenter les performances de telle sorte qu'elles deviennent disproportionnées par rapport au système de freinage, à l'équipement pneumatique et au dispositif d'éclairage des véhicules.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 11/03/1996 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Compte tenu des dispositions de la directive-cadre 92/61/CEE relatives à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, la Commission ne s'oppose pas à la position commune et considère que l'adoption rapide de cette directive serait un pas important vers la réalisation du marché unique dans ce secteur. La Commission regrette toutefois le choix de la procédure du comité réglementaire de type IIIa) pour l'adaptation au progrès technique de la directive.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 23/11/1995 - Position du Conseil

La position commune du Conseil est le fruit d'un travail technique long et minutieux surtout en ce qui concerne les douze chapitres d'annexe au projet de directive. Certains chapitres ont fait l'objet d'une restructuration substantielle visant essentiellement à tenir compte du dernier état de la réglementation de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (ECE/ONU). C'est notamment le cas pour les chapitres 1 (pneumatiques) et 2 (dispositifs d'éclairage). Tous les amendements adoptés par le Parlement en première lecture ont été repris dans la position commune, à l'exception de celui relatif aux valeurs limites du niveau sonore admissible. En outre, par rapport à la proposition initiale, le Conseil a introduit les modifications de fond suivantes : - dans un délai de trois ans à compter de la date de mise en application de la directive, la Commission réalisera une étude approfondie afin de vérifier l'efficacité des mesures contre la manipulation; - les dispositions de la directive 89/336/CEE en matière de compatibilité électromagnétique ne s'appliqueront plus aux véhicules couverts par la directive dès l'entrée en vigueur de celle-ci; - la procédure du comité réglementaire (de type IIIa) a été retenue pour l'adaptation au progrès technique; - chapitre 1 (pneumatiques) : les pneumatiques à monter sur les motocycles pouvant atteindre des vitesses supérieures à 240 km/h ne peuvent être que des pneumatiques de certains fabricants indiqués par le constructeur du véhicule ou des pneumatiques assurant un niveau de sécurité équivalent; - chapitre 7 (mesures contre la manipulation) : les mesures contre la manipulation ont été supprimées pour les véhicules des catégories C et D, à l'exception des prescriptions relatives au marquage. Par ailleurs, les mesures contre la manipulation des véhicules des catégories A et B ont été clarifiées en précisant que la restriction de l'interchangeabilité des composants indiqués vise non seulement des composants isolés, mais également des ensembles de ces composants; - chapitre 9 (niveau sonore admissible) : des modifications ont été introduites pour rendre plus strictes les conditions dans lesquelles les mesures du niveau sonore des véhicules aux fins de leur homologation. Ainsi, le Conseil a retenu une référence à la valeur la plus élevée comme résultat des essais et il a augmenté à 105% le régime du moteur lorsque l'essai est effectué en deuxième vitesse; - chapitre 10 (dispositifs d'attelage pour remorques) : un essai dynamique sur ces dispositifs a été introduit tandis que les dispositions proposées par la Commission en ce qui concerne les fixations pour motocycles et pour side-cars ont été supprimées.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 17/06/1997 - Acte final

OBJECTIF: établir un véritable marché unique pour les motos. MESURE DE LA COMMUNAUTE: directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues. CONTENU: la directive s'insère dans le contexte de la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (motos) qui a fait l'objet de la directive cadre 92/61/CEE du 30/06/1992. Elle concerne les prescriptions applicables aux dispositifs et caractéristiques suivants: - les pneumatiques, - les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, - les saillies extérieures, - les rétroviseurs, - les mesures contre la pollution atmosphérique, - les réservoirs de carburant - les mesures contre la manipulation - la compatibilité électromagnétique - le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement - les dispositifs d'attelage pour remorques et les fixations des side-car; - les ancrages des ceintures de sécurité et les ceintures de sécurité; - les vitrages, les essuie-glace et lave-glace et les dispositifs de dégivrage et de désembuage. Dès l'entrée en vigueur de toutes les normes fixées dans la directive (les dates diffèrent selon les dispositions), il y aura un régime de réception communautaire pour les motos. Certaines prescriptions, parmi les plus controversées, méritent un examen particulier: - pneumatiques des motos puissantes: la directive permet l'utilisation, comme pneumatique de remplacement, de tout pneumatique répondant aux prescriptions de la directive; - mesures contre les manipulations visant à augmenter la puissance des motos: ces mesures ne s'appliqueront qu'aux cyclomoteurs et aux motocycles légers. Dans un délai de trois ans à compter de la mise en application de la directive, la Commission réalisera une étude afin d'établir si les mesures contre la manipulation sont appropriées, insuffisantes ou excessives, et proposera éventuellement de nouvelles mesures législatives. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR: 18/08/97 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 18/12/1998

Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 27/09/1996

Le Conseil a constaté qu'il n'était pas en mesure d'approuver tous les amendements du Parlement européen à sa position commune du 23 novembre 1995. Dès lors, le Comité de conciliation sera convoqué conformément aux dispositions sur la codécision (l'article 189 B) du traité.

Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 18/05/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a modifié à une très large majorité la proposition de directive. Les amendements avaient déjà été adoptés par le Parlement européen lors de sa séance du 6 avril 1995.

Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 24/04/1997 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

En adoptant le rapport de M. Roger BARTON (PSE, RU), le Parlement européen entérine le "compromis satisfaisant" obtenu sur les éléments et caractéristiques des motos au Comité de conciliation Parlement européen/Conseil, qui était co-présidée par M. Renzo IMBENI (PSE, I) pour le Parlement européen et par M. Michiel PATIJN, pour le Conseil. Grâce à cet accord, un pas important a été fait dans l'établissement d'un véritable marché unique pour ce type de véhicules. L'une des principales exigences du rapporteur, M. Roger BARTON, était de s'assurer que l'on ne multiplie pas les réglementations inutiles mais que l'on s'en tienne aux mesures véritablement nécessaires pour atteindre l'objectif visé, en particulier le renforcement de la sécurité. La délégation du Parlement européen s'est déclarée satisfaite du compromis obtenu, notamment sur les pneumatiques, les mesures contre la manipulation pour les grosses cylindrées et la méthode de mesure du niveau sonore durant les essais. Sur les pneumatiques montés sur des motos puissantes, la position commune obligeait les motards à utiliser uniquement les marques prescrites par les constructeurs. Pour le rapporteur, cette obligation était inacceptable. Tout en étant contraire au marché unique, elle restreignait le choix des consommateurs. De plus, cette exclusivité risquait d'entraîner des arrangements entre les fabricants de pneumatiques et les constructeurs de motos au détriment des consommateurs. Le compromis permet l'utilisation de tout pneumatique de remplacement dès lors qu'il répond aux prescriptions de la directive.

Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 11/08/2003

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2003/77/CE de la Commission modifiant les directives 97/24/CE et 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues. CONTENU : la directive 97/24/CE est une des directives particulières aux fins de la procédure de réception fixée par la directive 92/61/CEE, qui doit être abrogée par la directive 2002/24/CE à compter du 9 novembre 2003. La directive 2002/51/CE relative à la réduction du niveau des émissions de polluants provenant de moteurs à deux ou trois roues et modifiant la directive 97/24/CE a instauré de nouvelles valeurs limites d'émissions pour les motocycles à deux roues. Ces valeurs limites s'appliquent en deux étapes, la première commençant le 1er avril 2003 pour tous les types de véhicules et la seconde le 1er janvier 2006 pour les nouveaux types. Pour la seconde étape, la mesure des émissions de polluants provenant des motocycles à deux roues repose sur l'utilisation du cycle d'essai urbain élémentaire établi dans le règlement CEE/NU no 40 et du cycle d'essai extra-urbain prévu dans la directive 70/220/CEE. La directive 97/24/CE, modifiée par la directive 2002/51/CE, a spécifié le cycle d'essai du type I pour mesurer les émissions de polluants provenant des véhicules à moteur à deux ou trois roues. Ce cycle d'essai doit être complété par la Commission dans le cadre du comité d'adaptation au progrès technique institué par l'article 13 de la directive 70/156/CEE, et doit s'appliquer à partir de 2006. En conséquence, la présente directive vise à modifier les directives 97/24/CE et 2002/24/CE de façon à clarifier certains aspects liés aux données de l'essai du type II pour le contrôle technique annuel, conformément à la directive 2002/51/CE, et à prévoir également l'enregistrement des données de cet essai dans l'annexe VII de la directive 2002/24/CE. ENTRÉE EN VIGUEUR : 10/09/2003. MISE EN OEUVRE : 04/09/2004.

Industrie du motorcycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 23/11/1995

Au terme d'une négociation longue et difficile, le Conseil a adopté une position commune, sur la base de suggestions de compromis de la Présidence, concernant la proposition de directive relative à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues. La délégation autrichienne s'est prononcée contre. La position commune sera transmise au Parlement européen dans le cadre de la procédure de codécision.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 06/04/1995 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen, après avoir modifié à une très large majorité la proposition de directive, a reporté son vote à la demande de son rapporteur M. BARTON. Les amendements adoptés par le Parlement préconisent notamment: - que la fabrication, l'importation et la vente de pièces de rechange qui modifient une moto de telle sorte qu'elle ne respecte plus les normes fixées par la directive soient interdites; - des valeurs limites plus élevées pour le bruit: .70 dB pour les cyclomoteurs d'une vitesse inférieure à 25 km/h (contre 66 dans la proposition de la Commission); .73 dB pour ceux de plus de 25 km/h (contre 71); .78 dB pour ceux à trois roues (contre 76); .77 dB pour les motos de moins de 80 cm³ (contre 71); .79 dB pour les motos de 80 à 175 cm³ (contre 77); .82 dB pour les motos de plus de 175 cm³ (contre 80); .80 dB pour les tricycles (contre 80).

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 19/06/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Roger BARTON (PSE, RU). Sur un plan général, le PE réitère la position qu'il avait déjà exprimé en première lecture, à savoir que la fabrication, l'importation et la vente de pièces de rechange permettant de contourner la directive devraient être interdites. Par ailleurs, les motos conformes à la directive doivent pouvoir être immatriculées et circuler dans tous les Etats membres. En ce qui concerne les émissions polluantes et le niveau sonore, le Parlement et le Conseil sont d'accord sur la nécessité de réaliser une étude avant de fixer de nouveaux niveaux. A ce propos, il a adopté un amendement qui dispose que la décision du PE et du Conseil, arrêtée sur la base de la proposition de la Commission qui est adoptée avant le 01/01/2001, prendra en considération la nécessité d'incorporer d'autres éléments que de simples valeurs limites renforcées. Une étude et une évaluation des coûts et avantages engendrés par l'application des mesures prévues dans cette décision seront entreprises conjointement avec l'industrie et les utilisateurs et celles-ci seront proportionnelles et raisonnables à la lumière des objectifs visés. A propos des pneumatiques, le Parlement rejette l'idée que l'on puisse imposer des marques particulières pour des motos de grosse cylindrée et se prononce pour la possibilité d'utiliser toute marque de pneumatique qui réponde à l'indice de performance et aux spécifications de sécurité indiquées par le constructeur. En ce qui concerne les valeurs limites du niveau sonore qui entreront en vigueur à partir du 01/01/1997, le Parlement propose des limites moins strictes que celles fixées par la position commune: - cyclomoteurs à deux roues: .inférieurs ou égal à 25 km/h : 70 décibels au lieu de 66; .supérieurs à 25 km/h : 73 au lieu de 71; - cyclomoteurs à trois roues : 78 au lieu de 76 - motocycles: .inférieurs ou égal à 80 cm³ : 77 au lieu de 75; .entre 80 et 175 cm³ : 79 au lieu de 77; .supérieurs à 175 cm³ : 82 au lieu de 80; - tricycles : 80.

Industrie du motocycle et environnement: éléments et caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

1993/0470(COD) - 03/11/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission a retenu quant au fond, les amendements concernant: - une réduction ultérieure des valeurs limites du niveau sonore et des émissions polluantes; - l'interdiction de fabriquer, d'importer et de vendre des pièces de remplacement qui empêchent le respect des dispositions de la directive ainsi que la vérification, par le biais d'un rapport aux parlements nationaux, au PE et au Conseil, de l'efficacité de cette interdiction; - un respect plus strict de la spécification relative à la grosseur du boudin des pneumatiques équipant certains modèles de véhicules, restreignant ainsi l'application des tolérances standard; - la limitation des restrictions en matière de manipulation aux actions ayant un effet sur les performances ainsi que sur les émissions polluantes et sonores, en vue de ne pas entraver l'entretien et la maintenance de ces véhicules par leurs propriétaires; - l'élaboration de propositions, sur la base des recherches et d'une évaluation des aspects coûts/efficacité, prévoyant une ultérieure étape en matière de normes de pollution sonore et atmosphérique; - une clarification quant à la délimitation des véhicules des catégories A et B pour ce qui concerne les mesures contre la manipulation; - des précisions en ce qui concerne les mesures anti-manipulation sans toutefois limiter celles-ci aux véhicules des catégories A et B. En revanche, la Commission n'a pas retenu les amendements visant: - à modifier la procédure pour l'adaptation au progrès technique; - à supprimer la plupart des prescriptions relatives aux mesures contre la manipulation des véhicules des catégories C et D. - à augmenter de façon significative les valeurs limites du niveau sonore des cyclomoteurs et des motocycles.