




Informations de base	
<b>2005/0282(COD)</b> COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Véhicules à moteur: réception des véhicules au regard des émissions et aux informations sur la réparation  Abrogation Directive 96/69/EC <a href="#">1994/0286(COD)</a> Abrogation Directive 2001/1/EC <a href="#">2000/0040(COD)</a> Abrogation Directive 2001/100/EC <a href="#">2000/0211(COD)</a> Abrogation Directive 2004/3/EC <a href="#">2001/0255(COD)</a> Modification Directive 2005/55/EC <a href="#">2003/0205(COD)</a> Abrogation <a href="#">2022/0365(COD)</a> Modification <a href="#">2007/0295(COD)</a> Modification <a href="#">2016/0014(COD)</a> Modification <a href="#">2017/0293(COD)</a>  <b>Subject</b>  2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	GROOTE Matthias (PSE)	29/11/2005
	Commission pour avis		Date de nomination
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	BELET Ivo (PPE-DE)	31/01/2006
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs (Commission associée)	WEISGERBER Anja (PPE-DE)	21/02/2006
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	LIBERADZKI Bogusław (PSE)	07/02/2006
	Commission pour avis sur la base juridique		Date de nomination
	<b>JURI</b> Affaires juridiques	SPERONI Francesco Enrico (NI)	12/06/2006

Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	2803	2007-05-30
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2715	2006-03-13
	Environnement	2740	2006-06-27
	Environnement	2713	2006-03-09
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	VERHEUGEN Günter	

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
21/12/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0683 	Résumé
19/01/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
09/03/2006	Débat au Conseil		Résumé
13/03/2006	Débat au Conseil		Résumé
16/03/2006	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
27/06/2006	Débat au Conseil		Résumé
13/09/2006	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
21/09/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0301/2006	
12/12/2006	Débat en plénière		
13/12/2006	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0561/2006	Résumé
13/12/2006	Résultat du vote au parlement		
30/05/2007	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		Résumé
20/06/2007	Signature de l'acte final		
20/06/2007	Fin de la procédure au Parlement		
29/06/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2005/0282(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement

<b>Modifications et abrogations</b>	Abrogation Directive 96/69/EC <a href="#">1994/0286(COD)</a> Abrogation Directive 2001/1/EC <a href="#">2000/0040(COD)</a> Abrogation Directive 2001/100/EC <a href="#">2000/0211(COD)</a> Abrogation Directive 2004/3/EC <a href="#">2001/0255(COD)</a> Modification Directive 2005/55/EC <a href="#">2003/0205(COD)</a> Abrogation <a href="#">2022/0365(COD)</a> Modification <a href="#">2007/0295(COD)</a> Modification <a href="#">2016/0014(COD)</a> Modification <a href="#">2017/0293(COD)</a>
<b>Base juridique</b>	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
<b>État de la procédure</b>	Procédure terminée
<b>Dossier de la commission</b>	ENVI/6/33007

Portail de documentation




Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE372.132</a>	05/05/2006	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE374.359</a>	15/06/2006	
Avis de la commission	<div>ITRE</div>	<a href="#">PE371.877</a>	21/06/2006	
Avis de la commission	<div>TRAN</div>	<a href="#">PE371.918</a>	26/06/2006	
Avis de la commission	<div>JURI</div>	<a href="#">PE376.593</a>	17/07/2006	
Avis de la commission	<div>IMCO</div>	<a href="#">PE370.266</a>	13/09/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0301/2006</a>	21/09/2006	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0561/2006</a>	13/12/2006	<a href="#">Résumé</a>

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">03602/4/2007</a>	20/06/2007	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	<a href="#">COM(2005)0683</a> 	21/12/2005	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2005)1745</a> 	21/12/2005	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2007)0303</a>	24/01/2007	
Document de suivi	<a href="#">COM(2016)0782</a> 	09/12/2016	<a href="#">Résumé</a>

Autres Institutions et organes

--	--	--	--	--

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES1154/2006</a>	13/09/2006	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

Acte final
<a href="#">Règlement 2007/0715</a> <a href="#">JO L 171 29.06.2007, p. 0001</a>
<a href="#">Résumé</a>

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

2005/0282(COD) - 09/12/2016 - Document de suivi

Conformément à l'article 9 du règlement (CE) n° 715/2007 (le règlement Euro 5/6), la Commission a présenté un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (RMI).

Pour faire face à la concurrence sur le marché de la réparation des véhicules, les réparateurs indépendants doivent pouvoir accéder aux informations techniques nécessaires à la réparation des véhicules. Ces informations sont de plus en plus importantes en raison de la complexité accrue des véhicules, du nombre croissant de pièces automobiles et de la plus grande utilisation de l'électronique embarquée.

À cette fin, les «fabricants d'équipements d'origine - FEO» sont tenus, en vertu de la législation de l'UE, de garantir aux opérateurs indépendants (OI) un accès facile, sans restriction et normalisé aux RMI des véhicules.

Le présent rapport s'appuie sur une **étude** lancée par la Commission en 2014 qui présente une analyse complète et détaillée du fonctionnement du système d'accès aux RMI des véhicules (l'«étude RMI»). Il examine le degré de conformité des FEO avec leurs obligations en matière d'accès aux RMI des véhicules. Il examine également si le système d'accès aux RMI mis en place par le règlement atteint ses objectifs en ce qui concerne les effets sur la concurrence ainsi que les avantages sur le plan environnemental.

**Impact global:** d'une manière générale, le rapport conclut que la mise en œuvre des règlements sur les RMI a contribué à **l'amélioration globale de l'accès aux RMI** ces dernières années. Cependant, certains obstacles subsistent en fonction des FEO et du type d'informations spécifiques requises, ce qui affaiblit la concurrence entre réparateurs officiels et indépendants et crée des conditions de concurrence inégales.

**Modifications à envisager:** le rapport a identifié plusieurs domaines possibles d'amélioration des règlements sur les RMI:

- **principe de «l'accès au RMI sans restriction et dans un format normalisé, d'une manière non discriminatoire»:** l'expérience a montré que les informations requises par les OI ne sont pas toujours les mêmes que celles requises par les concessionnaires officiels. Par conséquent, la révision de ce principe pourrait être envisagée afin d'affiner ce dernier.

- **informations pouvant être considérées comme relatives à la sécurité:** il importe de parvenir à une compréhension commune du contenu et des limites de cette notion.

La mise en place du système **SERMI** (Informations de réparation et d'entretien relatives à la sécurité) devrait améliorer la situation mais des discussions techniques supplémentaires seront nécessaires pour élaborer une feuille de route en vue de la mise en œuvre du système SERMI et de son intégration dans les règlements sur les RMI. Des modifications législatives pourraient s'imposer.

- **améliorer la procédure de dépôt de plaintes auprès des autorités compétentes en matière de réception des véhicules:** une normalisation des dispositions administratives concernant les plaintes déposées par les OI auprès des autorités compétentes pourrait contribuer à résoudre les problèmes de nature occasionnelle ou non systématique. Si nécessaire de simples orientations relatives aux procédures pourraient être élaborées.

- **accès aux informations relatives aux données sur les pièces automobiles, telles qu'identifiées par le numéro d'identification du véhicule (VIN):** les OI considèrent comme essentiel l'accès à ces informations pour leur modèle économique actuel. Il devrait leur permettre de gérer la logistique et les stocks et de s'assurer que les bonnes pièces sont disponibles, livrées à temps et avec un minimum de retours.

Un futur **processus structuré commun** d'échange de ces données pourrait donc être inclus dans les règlements sur les RMI lors de leur révision future.

- **véhicules très petits, de niche et à usage spécial:** certains constructeurs de véhicules très petits et de niche considèrent les règlements actuels sur les RMI comme disproportionnés par rapport à la taille de leurs activités. Des **dérogations** pour ces constructeurs pourraient être envisagées dans le cadre de futures modifications des règlements sur les RMI.

- **adaptation au progrès technique:** dans le cadre de l'examen des effets sur la concurrence du système d'accès aux RMI des véhicules, l'étude RMI évoque les nouveaux enjeux, le principal étant celui de la **télématique**.

Les définitions et moyens précis pour l'échange de données devront être clarifiés et inclus dans les règlements sur les RMI pour garantir un accès équitable aux informations qui peuvent être transférés sans fil.

La législation européenne devra garantir que certaines conditions essentielles soient réunies, comme par exemple le consentement préalable du conducteur ou propriétaire du véhicule, la concurrence loyale, la protection des données et de la vie privée et l'accès non falsifiable.

**Autres sujets :** la Commission encourage également les FEO et les OI à poursuivre leurs discussions afin de parvenir à un accord sur certains sujets **qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation en matière de réception par type** et qui se rapportent à des clauses contractuelles ou à des lignes directrices soumises au droit commercial et aux accords conclus entre les parties (ex : définition du niveau des frais; orientations sur les méthodes de négociation de contrats pratiques; clauses contractuelles pour garantir la protection des données).

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

2005/0282(COD) - 30/05/2007

Le Conseil, acceptant tous les amendements proposés par le Parlement européen dans l'avis qu'il a rendu en 1<sup>ère</sup> lecture, a adopté un règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

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

2005/0282(COD) - 21/12/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : réduire les émissions des nouvelles voitures particulières et des nouveaux véhicules utilitaires légers.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : les limites d'émission Euro 4 pour les voitures sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les nouvelles réceptions. L'objectif de la proposition Euro 5 est d'établir des règles harmonisées sur la construction de véhicules à moteur au regard de leurs émissions atmosphériques. Les priorités fixées dans la proposition portent sur la réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azote, en particulier pour les véhicules diesel. Les nouvelles limites devraient entraîner le montage de filtres à particules sur toutes les nouvelles voitures et camionnettes diesel. Les nouvelles limites Euro 5 entreront en vigueur au plus tôt au milieu de 2008.

Le règlement proposé prévoit notamment un nouveau resserrement des limites d'émission des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). Il sera exigé une forte réduction (- 80%) de la masse des émissions de particules des **véhicules diesel**.

Pour les véhicules diesel, seule une faible réduction (- 20%) des NO<sub>x</sub> est prévue. Cette limite d'émission doit être fixée de telle sorte que des réductions puissent être obtenues au moyen de nouvelles mesures internes sur le moteur. Vu que la proposition entraînera l'installation de filtres à particules dans l'écoulement des gaz d'échappement, la Commission a souhaité éviter une obligation d'installer un dispositif supplémentaire de traitement consécutif des NO<sub>x</sub> à ce stade. La technologie permettant une réduction supplémentaire des NO<sub>x</sub> n'étant pas encore au point, il est proposé de ne pas réduire les émissions de NO<sub>x</sub> au-delà de la valeur limite de 200 mg/km.

La proposition comporte de nouvelles réductions des émissions des **voitures à essence**. La Commission propose une réduction de 25% des NO<sub>x</sub> avec une valeur limite de 60 mg/km et une réduction de 25% des hydrocarbures (HC) avec une valeur limite de 75 mg/km. De nombreux véhicules à essence actuellement vendus dans l'Union européenne se situent nettement au-dessous de cette limite d'émission proposée, tandis que d'autres peuvent être amenés à la respecter pour un coût relativement faible.

Il est aussi proposé des limites d'émission sur la masse des émissions de particules des moteurs à essence. Ces limites s'appliquent uniquement aux véhicules à injection directe fonctionnant en mélange pauvre, les émissions à particules n'étant pas un problème pour les véhicules à essence qui fonctionnent à combustion purement stoechiométrique.

Un autre changement est la proposition de porter de 80.000 à 160.000 km la période de durabilité au cours de laquelle les constructeurs doivent impérativement garantir le fonctionnement des dispositifs anti-pollution.

La proposition comporte une exigence selon laquelle les informations sur la réparation des véhicules peuvent être mises à disposition par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (la « norme OASIS »).

Un dernier aspect est l'élimination de l'exception qui figurait dans la législation antérieure et permettait aux véhicules lourds de transport de voyageurs (classe M1, plus de 2.500 kg) d'être réceptionnés en tant que véhicules utilitaires légers. Cette exemption ne paraît plus avoir de justification.

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

2005/0282(COD) - 27/06/2006

Le Conseil a adopté une décision relative à la position de la Communauté européenne concernant l'adaptation au progrès technique du règlement n° 51 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

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

2005/0282(COD) - 09/03/2006

En attendant l'avis du Parlement européen, le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la proposition de règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules.

Le débat a notamment porté sur la question suivante : le nouveau règlement (Euro 5) devrait-il ouvrir une perspective à plus long terme en prévoyant d'ores et déjà une deuxième étape se traduisant par des limites d'émission encore nettement réduites, notamment pour les NOx?

Une majorité de délégations s'est prononcée en faveur de l'inclusion de limites à long terme dans la proposition. La Commission a toutefois souligné qu'il fallait que les limites fixées restent réalistes sur les plans technologique et économique et qu'une analyse d'impact spécifique serait peut-être nécessaire. Le Conseil s'inspirera des résultats du débat pour la suite de ses travaux sur cette question.

## 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<sup>ère</sup> 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.

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

2005/0282(COD) - 20/06/2007 - Acte final

**OBJECTIF** : introduire des exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur et garantir l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

**CONTENU** : le Conseil, acceptant tous les amendements proposés par le Parlement européen dans l'avis qu'il a rendu en 1<sup>ère</sup> lecture le 13/12/2006, a adopté un règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Le règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, au regard de leurs émissions. En outre, il établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, des systèmes de diagnostic embarqués, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Le règlement concerne les véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2, dont la masse de référence ne dépasse pas 2610 kg. Cela comprend, entre autres, les voitures particulières, les camionnettes et les véhicules utilitaires destinés au transport de passagers ou de marchandises ou à certains usages spéciaux, que ces véhicules soient équipés de moteurs à allumage commandé (moteurs à essence, au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié - GPL) ou de moteurs à allumage par compression (moteurs diesel). Outre ces véhicules, les constructeurs peuvent demander à ce que les véhicules destinés au transport de passagers ou de marchandises, et d'une masse de référence comprise entre 2610 kg et 2840 kg soient également concernés.

À compter de l'entrée en vigueur des normes Euro 5 et Euro 6, les États membres doivent refuser la réception, l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules qui ne respectent pas ces limites d'émission. Un **délai supplémentaire d'un an** est prévu à chaque fois pour les véhicules de transport de marchandises et les véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques comme ceux qui sont équipés pour recevoir des chaises roulantes ou prévus pour accueillir plus de 7 personnes, chauffeur compris (catégorie N1, classes II et III, et catégorie N2).

Le calendrier d'application des normes est le suivant :

- la **norme Euro 5** sera applicable à compter du **1<sup>er</sup> septembre 2009** en ce qui concerne la réception et du **1<sup>er</sup> janvier 2011** en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules ;
- la **norme Euro 6** sera applicable à compter du **1<sup>er</sup> septembre 2014** en ce qui concerne la réception et du **1<sup>er</sup> septembre 2015** en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules.

Les États membres seront autorisés à mettre en place des **mesures d'incitation 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.

Outre le respect des limites d'émission mentionnées ci-dessus, les constructeurs doivent garantir la durabilité des **dispositifs de contrôle de la pollution** pour une distance de 160.000 km. Par ailleurs, les mesures de vérification de la conformité en service doivent pouvoir faire l'objet de vérifications pendant 5 ans ou 100.000 km.

La Commission établira par voie de comité avant le 2 juillet 2008 des **procédures, essais et exigences spécifiques** pour les éléments suivants : i) les émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif ; ii) les émissions par évaporation et émissions du carter ; iii) les systèmes de diagnostic embarqués et performances en service des dispositifs anti-pollution ; iv) la durabilité des dispositifs anti-pollution, les articles de rechange des systèmes de contrôle des émissions, la conformité en service, la conformité de la production et le contrôle technique ; v) les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant ; les véhicules hybrides ; vi) l'extension des réceptions et les exigences pour les petits constructeurs ; vii) les exigences des équipements d'essai ; viii) les carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants.

En ce qui concerne la **réparation et l'entretien des véhicules**, les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

- 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 ;

- les constructeurs pourront facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Ils mettront à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sur une base quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé ;

- au plus tard le 2 juillet 2011, 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 règlement 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 02/07/2007. Le règlement s'applique à partir du 03/01/2009, sauf pour ce qui concerne l'article 10, paragraphe (réception), et l'article 12 (incitations financières) qui s'appliquent à compter du 02/07/2007.

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



2005/0282(COD) - 13/03/2006

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la délégation allemande sur le projet de règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules ("Euro 5").