P9_TA(2023)0394

Réception par type des véhicules à moteur et des moteurs en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité des batteries (Euro 7)

Amendements du Parlement européen, adoptés le 9 novembre 2023, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(C/2024/2856)

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(-1) La décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil [1] relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 définit comme l'un des six objectifs thématiques de l'Union pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2030 la recherche d'une pollution zéro, y compris par rapport aux produits chimiques dangereux, afin de parvenir à un environnement exempt de substances toxiques, notamment en ce qui concerne l'air, l'eau et les sols, et par rapport à la pollution lumineuse et sonore, ainsi que la protection de la santé et du bien-être des personnes, des animaux et des écosystèmes face aux risques et aux incidences négatives liés à l'environnement.
	[1] Décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 (JO L 114 du 12.4.2022, p. 22).

[1] La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0298/2023).

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant -1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(-1 bis) ***Le pacte vert pour l'Europe*** [1a] ***constitue une proposition de l'Union visant à amorcer une transition en vue de parvenir, au plus tard en 2050, à une économie propre, circulaire et neutre pour le climat; cette proposition tend à optimiser la gestion des ressources et de réduire au minimum la pollution, et reconnaît la nécessité de concevoir des politiques porteuses de grands changements. L'Union est en outre tout acquise à la défense du programme de développement durable à l'horizon 2030*** [1b] ***et de ses objectifs de développement durable*** [1c]***. La stratégie de mobilité durable et intelligente, adoptée en décembre 2020*** [1d]***, et le plan d'action «zéro pollution»*** [1e]***, adopté en mai 2021, portent spécifiquement sur les aspects du pacte vert pour l'Europe liés à la pollution due aux transports. D'autres politiques particulièrement pertinentes au regard de cette initiative comprennent, par exemple, la directive sur la qualité de l'air ambiant*** [1f]***, la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe*** [1g] ***les normes en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires*** [1h] ***et les objectifs d'émissions de CO_2 pour les nouveaux véhicules lourds*** [1i].
	(1a) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», COM(2019) 640 final. ***(1b) https://undocs.org/A/RES/70/1*** ***(1c) https://sdgs.un.org/fr/goals*** ***(1d) COM(2020) 789 final*** ***(1e) COM(2021) 400 final*** ***(1f) Directive 2008/50/CE*** ***(1g) COM(2020) 102 final et COM(2021) 350 final*** ***(1h) COM/2021/556*** ***(1i) COM(2023) 88 final***

Amendement 3

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([43]) a introduit un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.	(1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([43]) a introduit un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules***, ainsi que pour les pneumatiques de tous les véhicules***.
([43]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).	([43]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Amendement 4

Proposition de règlement

Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) Une transition réussie vers une mobilité à émission nulle nécessite une démarche coordonnée et un environnement propre à stimuler l'innovation et à préserver la primauté technologique de l'Union dans ce secteur. Cela passe notamment par des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant, l'intégration dans les systèmes énergétiques, ainsi que l'approvisionnement durable en matériaux et la production durable, le réemploi et le recyclage des batteries en Europe. Les mesures prises en ce sens doivent être cohérentes à l'échelle de l'Union, ainsi qu'à l'échelle nationale, régionale et locale.

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 ter) Afin de faciliter la transition vers une mobilité propre tout en réindustrialisant l'Europe et en apportant un soutien à ses citoyens, il est essentiel de maintenir les prix des véhicules particuliers et utilitaires à un niveau abordable pour les citoyens et les entreprises. Cela contribuera à préserver la qualité de vie, la compétitivité industrielle et l'innovation, ainsi qu'à soutenir la création d'emplois et le développement de compétences dans le secteur.

Amendement 6

Proposition de règlement

Considérant 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 quater) Il convient d'assurer une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle. Il est donc important de prendre en considération les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Des programmes ciblés au niveau de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national et régional, tels que les plans pour une transition juste pour les régions dépendantes vis-à-vis du secteur automobile, doivent être élaborés dans le cadre du mécanisme pour une transition juste en vue de la reconversion, du perfectionnement et du reclassement des travailleurs, de même que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi dans les communautés et les régions gravement touchées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transition, il convient de renforcer l'emploi des femmes et l'égalité des chances dans ce secteur.

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil («Euro 6») ([44]) et le règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil («Euro VI») ([45]). ***L'existence de deux règlements s'explique par le fait que les émissions des véhicules lourds ont été vérifiées sur la base d'essais de moteurs, tandis que pour les véhicules légers, la base était l'essai de véhicules entiers. Depuis lors, des méthodes permettant de tester les véhicules légers et lourds sur la route ont été mises au point. Il n'est donc plus nécessaire de fonder la réception par type sur des essais de moteurs.***	(4) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions («réception par type au regard des émissions») sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil («Euro 6») ([44]) et le règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil («Euro VI») ([45]).
([44]) Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).	([44]) Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).
([45]) Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).	([45]) Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

Amendement 8

Proposition de règlement

Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission différentes pour ces véhicules.	(5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission ***et des règles et conditions d'essai*** différentes pour ces véhicules.

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Il est également nécessaire de réduire la complexité, les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités et de garantir une mise en œuvre efficace et efficiente des normes d'émission Euro. La simplification passe par la suppression de dates d'application différentes pour les limites et les essais ***qui existaient sous Euro 6 et Euro VI***, par l'élimination des essais d'émissions multiples et complexes lorsque de tels essais ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble rationalisé et cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.	(7) Il est également nécessaire de réduire la complexité, les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre pour les constructeurs et les autorités et de garantir une mise en œuvre efficace et efficiente des normes d'émission Euro. La simplification passe par la suppression de dates d'application différentes pour les limites et les essais, par l'élimination des essais d'émissions multiples et complexes lorsque de tels essais ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble rationalisé et cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.

Amendement 10

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Afin de garantir que les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules dans des conditions réelles d'utilisation avec un ensemble minimal de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite***,*** et ***pas uniquement en laboratoire***.	(8) Afin de garantir que les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules dans des conditions réelles d'utilisation***, qui sont statistiquement pertinentes,*** avec un ensemble minimal de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite***. Ces essais sur route devraient être effectués sur la base d'une conduite normale et écarter toute manière tendancieuse de conduire.***

Amendement 11

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie ***moyenne*** prévue des véhicules dans l'Union.	(10) Les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie prévue des véhicules ([1a]) ***et leur usage normal*** dans ***l'ensemble de*** l'Union***, en tenant compte des différences entre les États membres. Une telle exigence est particulièrement importante pour les personnes qui achètent des véhicules d'occasion et qui s'attendent à ce que le véhicule émette autant qu'il le faisait lorsqu'il a été mis sur le marché pour la première fois.***
	([1a]) [1 bis] Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), «Vehicles in use, Europe 2022» (Véhicules en service en Europe en 2022).

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) Les États membres sont encouragés à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies visant à promouvoir le renouvellement du parc automobile, dans le but de faciliter une transition progressive du parc européen vers des véhicules à émissions réduites, contribuant ainsi à un écosystème de transports plus propre et plus durable.

Amendement 13

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Il existe désormais des technologies disponibles et largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation, du stationnement et du ravitaillement d'un véhicule à essence. Il est ***donc*** approprié ***de fixer*** des limites d'émission pour ces composés organiques volatils à un niveau inférieur et ***d'introduire*** des limites d'émission pour la phase de ravitaillement.	(11) Il existe désormais des technologies disponibles et largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation, du stationnement et du ravitaillement d'un véhicule à essence. ***Étant donné que ces technologies sont déjà éprouvées et mises en œuvre de manière rentable dans d'autres marchés et régions,*** il est approprié ***que l'Union s'aligne sur les autres marchés en fixant*** des limites d'émission pour ces composés organiques volatils à un niveau inférieur et ***introduise*** des limites d'émission pour la phase de ravitaillement.

Amendement 14
Proposition de règlement
Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 bis) En ce qui concerne le contrôle des émissions lors du ravitaillement en carburant, les systèmes embarqués de récupération des vapeurs lors du ravitaillement sont utilisés dans d'autres marchés et régions depuis plus de 15 ans, et leur efficacité en matière de contrôle des vapeurs a été démontrée. Afin de maintenir l'efficacité du contrôle des vapeurs libérées lors du ravitaillement à un niveau supérieur, qui soit compatible avec les stations-service actuellement dotées d'un système de la phase II, il n'est pas nécessaire d'entretenir ni d'inspecter chaque année les systèmes embarqués de récupération des vapeurs lors du ravitaillement.

Amendement 15
Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) Les émissions autres que les gaz d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que les gaz d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que les gaz d'échappement. La Commission devrait ***élaborer*** un ***rapport*** sur l'abrasion des pneumatiques d'ici la ***fin de 2024 visant*** à ***examiner*** les ***méthodes*** de ***mesure*** et ***l'état de la technique afin de proposer*** des limites d'abrasion des pneumatiques.	(12) Les émissions autres que les gaz d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que les gaz d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que les gaz d'échappement. La Commission devrait ***procéder, avant la fin de 2025, à*** un ***réexamen portant*** sur ***la mesure de*** l'abrasion des pneumatiques ***et déterminer des limites d'abrasion des pneumatiques en se fondant sur les méthodes les plus récentes en l'absence de prescriptions uniformes établies en se référant aux travaux sur l'abrasion des pneumatiques réalisés dans le cadre du WP.29 des Nations unies*** d'ici ***à*** la ***mi-2026. La Commission devrait veiller à ce que le WP.29 des Nations unies atteigne ses objectifs en temps utile, en répondant à un niveau d'ambition élevé déterminé d'après des fondements scientifiques et techniques solides. Le réexamen devrait être accompagné d'une proposition législative concernant*** les ***véhicules équipés*** de ***batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables*** et ***les véhicules électriques à batterie, pour adopter*** des limites d'abrasion des pneumatiques ***compatibles avec l'objectif de l'Union visant à réduire de 30 % les microplastiques rejetés dans l'environnement d'ici à 2030 et basées sur les taux d'abrasion les plus récents***.

Amendement 16
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des moniteurs de l'état de santé de la batterie devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries des voitures particulières devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU ([47]).	(14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des moniteurs de l'état de santé de la batterie devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries des voitures particulières ***et des véhicules utilitaires légers*** devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU ([47]).
([47]) Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22	([47]) Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22

Amendement 17
Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) ***Les dispositifs OBM, OBFCM ou SOH utilisent les données générées par le véhicule pour surveiller sa conformité avec le présent règlement. Ces données devraient être partagées, conformément au règlement sur les données, avec les utilisateurs du véhicule et leurs fournisseurs de services, pour que les utilisateurs puissent profiter de conseils et de recommandations sur la manière de limiter les émissions du véhicule, de réduire sa consommation d'énergie et d'accroître la durabilité de sa batterie grâce à une meilleure utilisation dudit véhicule.***

Amendement 18
Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) ***La manipulation*** de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. Il est donc de la plus haute importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être altérés.	(15) ***L'altération*** de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée***, notamment par des mesures de dissuasion contre la promotion, la vente et l'installation de dispositifs d'altération, et sanctionnée***. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. Il est donc de la plus haute importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être altérés.

Amendement 19
Proposition de règlement
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 bis) Afin d'éviter que les mesures anti-manipulation n'entravent indûment la concurrence, le présent règlement et ses actes de droit dérivé devraient maintenir la possibilité pour les opérateurs indépendants de mettre au point, de distribuer, d'installer et d'activer des pièces de rechange sur le marché de l'après-vente. Les constructeurs devraient donc assurer aux opérateurs indépendants un accès aux informations, aux outils et aux processus strictement nécessaires à la mise au point et à l'installation de ces pièces de rechange.

Amendement 20
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision ou à temps les dysfonctionnements et ne ***force*** pas suffisamment ***à effectuer*** les réparations en temps utile. Il est ***donc*** possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce ***qu'ils sont autorisés à faire***. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence le comportement des véhicules en matière d'émissions au moyen d'un système de surveillance embarqué (OBM). L'OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque cela s'avère nécessaire. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et qu'il réglemente ses exigences techniques.	(16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision ou à temps les dysfonctionnements et ne ***préconise*** pas suffisamment ***d'effectuer*** les réparations en temps utile. ***En conséquence,*** il est possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce ***qui est autorisé***. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence le comportement des véhicules en matière d'émissions ***à l'échappement*** au moyen d'un système de surveillance embarqué (OBM). L'OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque cela s'avère nécessaire. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et qu'il réglemente ses exigences techniques. ***La manière dont ces systèmes incitent à prendre des mesures ne doit pas compromettre la sécurité routière ni restreindre la mobilité.***

Amendement 21
Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) ***Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui respectent des limites d'émission plus faibles ou une durabilité de la batterie supérieure à ce qui est exigé par le présent règlement, ou inclure des options avancées telles que le géorepérage et les contrôles adaptatifs. Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée.*** Un passeport environnemental des véhicules (PEV) devrait ***donc*** être mis à disposition.	(17) Un passeport environnemental des véhicules (PEV) ***actualisé*** devrait être mis à ***la*** disposition ***des consommateurs pour leur permettre de recevoir des informations à jour tout au long de la durée de vie des véhicules, par exemple concernant la consommation de carburant, l'état de santé des batteries, les limites d'émission, les résultats des contrôles techniques périodiques et les données relatives aux contrôles techniques, ainsi que d'autres informations pertinentes***.

Amendement 22
Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) Si la Commission présente une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO_2 en dehors du champ d'application des normes en matière de CO_2 relatives au parc, et conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union, le présent règlement devra être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.	***supprimé***

Amendement 23
Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire sur la base de cycles de conduite réels ***aléatoires***.	(19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire sur la base de cycles de conduite réels ***statistiquement pertinents***.

Amendement 24

Proposition de règlement

Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Si le terme «état de santé» (en anglais, «State of Health» ou SOH) est couramment utilisé pour désigner la santé d'une batterie à un moment donné de sa vie, il n'est pas communément défini et est déterminé à l'aide de diverses méthodes: l'état de l'énergie certifiée (en anglais, «State of Certified Energy» ou SOCE) et l'état de l'autonomie certifiée (en anglais, «State of Certified Range» ou SOCR). Les deux indicateurs correspondent à un pourcentage de l'énergie certifiée de la batterie ou de l'autonomie électrique restant à un moment donné.

Amendement 25
Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à ***la Commission*** en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options ***et désignations*** des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir ***par*** les ***constructeurs de*** véhicules multi-étapes, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO_2 pour ces véhicules multi-étapes; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et essais visant à i) mesurer les émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris des cycles d'essai RDE aléatoires ***et dans le pire des cas***, l'tilisation de systèmes portables de mesure	(21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement ***et de le compléter***, il convient de conférer ***à la Commission tant*** des compétences d'exécution ***conformément au règlement (UE) nº 182/2011 que le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément*** à ***l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*** en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir ***pour*** les véhicules multi-étapes, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO_2 pour ces véhicules multi-étapes; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti, ii) déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact de remorques O_3, O_4 sur le CO_2, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation**,** les émissions au freinage, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs (OBD et OBM); viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; ***xi) les méthodes permettant d'évaluer le bon fonctionnement des types agréés sous des dénominations spécifiques EURO7;*** xii) les critères applicables aux réceptions par type au regard des émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) les contrôles et procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes; xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques, ainsi que (xviii) le format du PEV, les données et la méthode de communication des données du PEV. ***Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[50].***	essais visant à i) mesurer les émissions de gaz d'échappement en laboratoire et sur route, y compris des cycles d'essai RDE aléatoires ***mais statistiquement pertinents***, l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles et les émissions en mode ralenti, ii) déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact de remorques O_3, O_4 sur le CO_2, la consommation de carburant et d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation ***et*** les émissions au freinage, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs OBD et OBM; viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; xii) les critères applicables aux réceptions par type au regard des émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) les contrôles et procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes; xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques, ainsi que xviii) le format du PEV, les données et la méthode de communication des données du PEV.

Amendement 26
Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; ***l'introduction des options et désignations de véhicules sur*** la ***base*** de ***technologies innovantes pour les constructeurs, mais également en fixant des*** limites d'émission de particules de frein et d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que des exigences minimales de performance pour les batteries et des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai de véhicules Euro 7 et l'établissement des ***définitions et des*** règles spéciales pour les petits constructeurs pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»[51]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.	(22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; la ***fixation*** de limites d'émission de particules de frein et d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que des exigences minimales de performance pour les batteries et des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai de véhicules Euro 7 et l'établissement des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»[51]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Amendement 27
Proposition de règlement
Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(22 bis) L'Union est signataire de l'accord de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) conclu le 20 mars 1958. Cet accord porte sur la normalisation des spécifications techniques applicables aux véhicules à roues, aux équipements qui y sont associés et aux composants qui peuvent être installés sur les véhicules à roues ou utilisés sur ceux-ci. En outre, il fixe les conditions applicables à la reconnaissance mutuelle des homologations délivrées conformément à ces spécifications. Les exigences énoncées dans le présent règlement devraient, s'il y a lieu, être alignées sur les normes fixées dans les règlements de la CEE-ONU ou toute modification ultérieure du présent règlement, le cas échéant, en particulier en ce qui concerne les limites d'émission de particules de frein, les limites applicables aux types de pneumatiques par rapport à l'abrasion, ainsi que l'établissement de critères de performance minimaux pour les batteries.

Amendement 28
Proposition de règlement
Considérant 25

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales compétentes en matière de réception par type et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement. Il y a donc lieu de reporter la date d'application. Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait être ***la plus*** rapide techniquement possible, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée ***de deux ans***, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules lourds.	(25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales compétentes en matière de réception par type et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement ***et le droit qui en est dérivé***. Il y a donc lieu de reporter la date d'application. Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait être ***aussi*** rapide ***que ce qui est*** techniquement ***et économiquement*** possible, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules lourds.

Amendement 29
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques applicables à la réception par type des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne les émissions, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,	(26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des règles harmonisées relatives aux prescriptions administratives et techniques applicables à la réception par type des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'à la surveillance du marché de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne les émissions, ***ainsi qu'assurer des niveaux élevés de protection de l'environnement et de la santé,*** ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

Amendement 30
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le présent règlement établit des règles relatives à la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la surveillance du marché, à la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, aux systèmes de surveillance embarqués, aux dispositions de sécurité visant à limiter les mesures de manipulation et de cybersécurité, et à la détermination précise des émissions de CO_2, de l'autonomie électrique, de la consommation de carburant et d'énergie et de l'efficacité énergétique.	2. Le présent règlement établit ***en outre*** des règles relatives à la réception par type initiale en ce qui concerne les émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la surveillance du marché, à la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, aux systèmes de surveillance embarqués, aux dispositions de sécurité visant à limiter les mesures de manipulation et de cybersécurité, et à la détermination précise des émissions de CO_2 ***et de polluants***, de l'autonomie électrique, de la consommation de carburant et d'énergie et de l'efficacité énergétique.

Amendement 31
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Le présent règlement établit aussi des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions dues à l'abrasion et la surveillance du marché des pneumatiques nouvellement fabriqués. Ces prescriptions et dispositions doivent être envisagées comme étant un complément aux prescriptions techniques et aux dispositions administratives relatives aux pneumatiques qui figurent dans le règlement (UE) 2019/2144.

Amendement 32
Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3, ainsi qu'aux remorques des catégories O_3 et O_4 visées à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.	Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3, ainsi qu'aux remorques des catégories O_3 et O_4 visées à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules ***et aux pneumatiques des classes C1, C2 et C3 visées dans le règlement nº 117 des Nations unies, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas***.

Amendement 33
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2) «réception initiale au regard des émissions» ou «IETA», la première phase d'une procédure de réception par type au regard des émissions avant que la fiche de réception par type au regard des émissions ne soit délivrée par les autorités et que les véhicules soient mis en production;	2) «réception initiale au regard des émissions» ou «IETA», la première phase d'une procédure de réception par type au regard des émissions avant que la fiche de réception par type au regard des émissions ne soit délivrée par les autorités et que les véhicules***, moteurs, systèmes, entités techniques distinctes ou composants*** soient mis en production;

Amendement 34
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4) «conformité en service» ou «ISC», les activités effectuées sur les véhicules en circulation aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;	4) «conformité en service» ou «ISC», les activités effectuées sur les véhicules***, moteurs, systèmes, entités techniques distinctes ou composants*** en circulation aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;

Amendement 35
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5) «moteur», ***la source de propulsion*** d'un véhicule;	5) «moteur», ***le moteur à combustion interne*** d'un véhicule ***(ICEV)***;

Amendement 36
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9) «émissions de CO_2», ou «CO_2» les émissions de dioxyde de carbone par le tuyau d'échappement ***du véhicule à moteur ou du moteur***;	9) «émissions de CO_2», ou «CO_2» les émissions de dioxyde de carbone par le tuyau d'échappement;

Amendement 37
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
10) «oxydes d'azote» ou «NOx», la somme ***des oxydes*** d'azote émis par le tuyau d'échappement;	10) «oxydes d'azote» ou «NOx», la somme ***du monoxyde d'azote (NO) et du dioxyde*** d'azote ***(NO_2)*** émis par le tuyau d'échappement;

Amendement 38
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	10 bis) «oxyde nitreux» ou «N_2O», les émissions d'oxyde nitreux par le tuyau d'échappement;

Amendement 39
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
18) «hydrocarbures non méthaniques» ou ***«NHMC»***, les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;	18) «hydrocarbures non méthaniques» ou ***«NMHC»***, les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;

Amendement 40
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
24) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds; ***«consommation d'énergie», la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;***	24) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds;

Amendement 41
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	24 bis) «consommation d'énergie», la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;

Amendement 42
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
29) «abrasion des pneumatiques», la masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion et émise dans l'environnement;	29) «abrasion des pneumatiques», la masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion***, en se référant aux travaux réalisés par le groupe de travail conjoint GRBP/GRPE sur l'abrasion des pneumatiques dans le cadre du WP.29 des Nations unies,*** et émise dans l'environnement;

Amendement 43
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 34

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
34) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné;	34) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné ***et étant installés sur celui-ci lors de sa première immatriculation***;

Amendement 44
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
36) ***«fonction de contrôle adaptative», un système qui ajuste le moteur, les systèmes antipollution ou d'autres paramètres du véhicule dans le but d'améliorer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité du système anti-pollution en fonction de l'utilisation prévue du véhicule;***	***supprimé***

Amendement 45
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 38

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de détecter ***des*** dépassements ***d'émissions*** ou, le cas échéant, lorsqu'un véhicule est en mode zéro émission, est capable de signaler la survenance de tels dépassements au moyen d'informations stockées dans le véhicule et de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil;	38) «système de surveillance embarqué» ou «OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de ***surveiller les émissions et d'en*** détecter ***les*** dépassements ou, le cas échéant, lorsqu'un véhicule est en mode zéro émission, est capable de signaler la survenance de tels dépassements au moyen d'informations stockées dans le véhicule et de communiquer ces informations par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil;

Amendement 46
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
39) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité énergétique du véhicule;	39) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie et l'efficacité énergétique du véhicule***, ainsi qu'aux fins des contrôles techniques***;

Amendement 47
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 44

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
44) «altération», l'inactivation ou la modification, par des opérateurs économiques ou des opérateurs indépendants, du moteur, du système anti-pollution du véhicule, du système de propulsion, de la batterie de traction, du compteur kilométrique, de l'OBFCM ou du système OBD/OBM, y compris tout logiciel ou autre élément de contrôle logique de ces systèmes et de leurs données;	44) «altération», l'inactivation ou la modification, par des opérateurs économiques ou des opérateurs indépendants, du moteur ***thermique ou électrique***, du système anti-pollution du véhicule, du système de propulsion, de la batterie de traction, du compteur kilométrique, de l'OBFCM ou du système OBD/OBM, y compris tout logiciel ou autre élément de contrôle logique de ces systèmes et de leurs données;

Amendement 48
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – alinéa 47 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
47) «petit constructeur», un constructeur de moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M_1 ***ou*** de 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N_1 immatriculés dans l'Union par année civile et qui:	47) «petit constructeur», un constructeur de moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M_1***,*** de 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N_1***, de 600 véhicules à moteur neufs des catégories M_2 et M_3 et de 6 900 véhicules à moteur neufs au total des catégories N_2 et N_3*** immatriculés dans l'Union par année civile et qui:

Amendement 49
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
63) «puissance nominale» ou «P_{rated}», la puissance nette maximale du moteur ou du moteur, exprimée en kW;	63) «puissance nominale» ou «P_{rated}», la puissance nette maximale du moteur ou du moteur ***électrique***, exprimée en kW;

Amendement 50
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 65

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
65) «batterie de traction», un système de batterie qui stocke l'énergie dans le but principal de propulser le véhicule;	65) «batterie de traction», un système de batterie qui stocke l'énergie dans le but principal de propulser le véhicule***, y compris son système de gestion de batterie***;

Amendement 51
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 65 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	65 bis) «système de gestion de batterie»: un dispositif électronique qui contrôle ou gère les fonctions électriques et thermiques d'une batterie afin d'assurer la sécurité, les performances et la durée de vie utile de la batterie, qui gère et stocke les données relatives aux paramètres pour la détermination de l'état de santé et de la durée de vie prévue des batteries décrits à l'annexe VII du règlement (UE) 2023/1542, et qui communique avec le véhicule dans lequel la batterie est incorporée ou avec une infrastructure de recharge publique ou privée;

Amendement 52
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
67) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule à émission nulle peut parcourir jusqu'à épuisement de la batterie de traction ou du réservoir de carburant, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;	67) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule à émission nulle ***ou un véhicule en mode zéro émission*** peut parcourir jusqu'à épuisement de la batterie de traction ou du réservoir de carburant, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;

Amendement 53
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 71

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
71) «passeport environnemental d'un véhicule» ou «PEV», un registre sur support papier et sous forme numérique contenant ***des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation, y compris le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO2, la consommation de carburant, la consommation d'énergie, l'autonomie électrique et la puissance du moteur, ainsi que la durabilité des batteries et d'autres valeurs connexes;***	71) «passeport environnemental d'un véhicule» ou «PEV», un registre sur support papier et sous forme numérique contenant ***toutes les informations nécessaires pour vérifier les valeurs testées et les valeurs déclarées par le constructeur lors de la réception par type***;

Amendement 54
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 72

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
72) «système d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites ***d'émissions***», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour informer l'utilisateur d'un dépassement des limites d'émissions et l'inciter à faire des réparations;	72) «système d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites ***d'émissions à l'échappement***», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour informer l'utilisateur d'un dépassement des limites d'émissions ***à l'échappement*** et l'inciter à faire des réparations;

Amendement 55
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point 77

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
77) «pneumatique neige», un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule;	***supprimé***

Amendement 56
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point 78

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
78) «pneumatique pour applications spéciales», pneumatique conçu pour une utilisation à la fois sur des véhicules routiers et des véhicules non routiers ainsi que pour d'autres utilisations spéciales. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain.	***supprimé***

Amendement 57
Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 2 – point 78 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	78 bis) "pneumatique conçu pour adhérer sur le verglas", un pneumatique neige de classe C1 qui est destiné à être utilisé dans des conditions de neige extrêmes, qui est également conçu pour être utilisé sur des revêtements routiers verglacés et qui satisfait aux prescriptions fixées dans le règlement ONU n° 117.

Amendement 58
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage et les systèmes anti-pollution de rechange nécessitant une réception par type qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.	1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. ***À partir des dates spécifiques d'application fixées dans le présent règlement,*** les constructeurs font en sorte que les nouveaux composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage***, les pneumatiques*** et les systèmes anti-pollution de rechange nécessitant une réception par type qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.

Amendement 59
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué dans ***des conditions*** de conduite ***étendues***, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué à l'annexe III.	Lors de la vérification du respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué dans ***une condition*** de conduite ***étendue à un moment donné***, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué à l'annexe III.

Amendement 60
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les émissions pendant la régénération des systèmes anti-pollution ***seront*** incluses sous la forme d'une moyenne pondérée en fonction de la fréquence et de la durée des épisodes de régénération.	Les émissions pendant la régénération des systèmes anti-pollution ***sont*** incluses sous la forme d'une moyenne pondérée en fonction de la fréquence et de la durée des épisodes de régénération.

Amendement 61
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, des batteries de traction, des systèmes de freinage et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I.	4. Les constructeurs conçoivent et construisent des composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, des batteries de traction, des systèmes de freinage et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I ***dans les conditions d'essai définies à l'annexe III***.

Amendement 62
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions afin de faciliter les réparations;	a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions ***à l'échappement ou les dysfonctionnements d'autres composants*** afin de faciliter les réparations;

Amendement 63
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) des systèmes OBM capables de détecter des dépassements des limites d'émission dus à des dysfonctionnements, à une dégradation accrue ou à d'autres situations qui augmentent les émissions;	b) des systèmes OBM capables de détecter des dépassements des limites d'émission dus à des dysfonctionnements, à une dégradation accrue ou à d'autres situations qui augmentent les émissions ***dans la plage de tolérance des mesures OBM ou dans le mode zéro émission***;

Amendement 64
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) des moniteurs SOH de la batterie de traction ***et des systèmes d'émission***;	d) des moniteurs SOH de la batterie de traction;

Amendement 65
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) des systèmes d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;	e) des systèmes d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions ***à l'échappement***;

Amendement 66
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 – point g

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier par transmission sans fil, et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.	g) des dispositifs communiquant les données générées par les véhicules, ***conjointement avec le numéro d'approbation et le variant de réception par type,*** utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier par transmission sans fil, et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle***, ainsi qu'aux fins de la fourniture de services tiers à l'utilisateur du véhicule dans le but d'améliorer l'usage du véhicule, de réduire sa consommation d'énergie et ses émissions, ou d'allonger la durée de vie de sa batterie à l'usage***.

Amendement 67
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 7 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) du compteur kilométrique ***et***	d) du compteur kilométrique***,***

Amendement 68
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 7 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e bis) des moteurs électriques et unités de commande correspondantes;

Amendement 69
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 7 – point e ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e ter) des équipements de protection du véhicule.

Amendement 70
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur y ***remédie*** par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.	8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7***, dans toute la mesure du possible sur la base des meilleures connaissances disponibles au moment de la réception par type***. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur ***prend toutes les mesures possibles, compte tenu de l'état de la technologie, pour*** y ***remédier*** par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.

Amendement 71
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis. Les constructeurs veillent à ce que les opérateurs indépendants aient accès aux informations, aux outils et aux processus nécessaires pour mettre au point des pièces de rechange compatibles répondant aux exigences techniques du constructeur et puissent installer et activer ces pièces sur le véhicule, y compris les composants liés au système OBM, dans le respect des mesures anti-manipulation mises en œuvre par le constructeur. ***Lorsqu'ils entendent, pour des raisons de lutte contre les manipulations, refuser l'accès à ces informations, outils et processus essentiels pour les opérateurs indépendants, les constructeurs de véhicules démontrent que le refus d'accès en question constituerait un moyen approprié de répondre aux préoccupations en matière de manipulation en cause. Dès lors, ils examinent en particulier si des mesures moins restrictives pourraient se révéler suffisantes.***

Amendement 72
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
10. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 9. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***supprimé***

Amendement 73
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les constructeurs peuvent désigner les véhicules qu'ils fabriquent comme «véhicule Euro 7 +» lorsque ces véhicules satisfont aux exigences suivantes:	***supprimé***
a) pour les VHE-ICEV et les VHE-NRE, en déclarant le respect de limites d'émission d'au moins 20 % inférieures à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants et de valeurs limites d'émission inférieures d'un ordre de grandeur pour les émissions en nombre de particules;	
b) pour les VHE-RE, en déclarant qu'ils respectent des limites d'émission inférieures d'au moins 20 % à celles fixées à l'annexe I pour les gaz polluants, un ordre de grandeur inférieur aux limites d'émission pour le nombre de particules et une durabilité des batteries qui est supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II;	
c) pour les VEP, en déclarant une durabilité de la batterie supérieure d'au moins 10 points de pourcentage aux exigences énoncées à l'annexe II.	

Amendement 74
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La conformité de ces véhicules aux prescriptions du paragraphe 1 doit être vérifiée par rapport aux valeurs déclarées.	***supprimé***

Amendement 75
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicule Euro 7A» lorsque ces véhicules sont équipés de fonctions de commande adaptatives. L'utilisation des fonctions de commande adaptatives doit être démontrée aux autorités compétentes en matière de réception par type lors de la réception par type et vérifiée pendant la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV.	***supprimé***

Amendement 76
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme «véhicules Euro 7G» lorsque ces véhicules sont équipés de moteurs à combustion interne dotés de technologies de géorepérage. Le constructeur doit installer un système d'avertissement du conducteur sur ces véhicules afin d'informer l'utilisateur lorsque les batteries de traction sont presque vides et d'arrêter le véhicule s'il n'est pas chargé dans les 5 km après le premier avertissement en mode zéro émission. L'application de ces technologies de géorepérage peut être vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.	***supprimé***

Amendement 77
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les constructeurs peuvent construire des véhicules combinant deux ou plusieurs des caractéristiques visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 et les désigner à l'aide d'une combinaison de symboles et de lettres tels que «Euro 7 + A», «Euro 7 + G», «Euro 7 + AG» ou «Euro 7AG».	***supprimé***

Amendement 78
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. À la demande du constructeur, pour les véhicules N_2 d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 4,0 tonnes provenant d'un type de véhicule N_1, l'autorité compétente en matière de réception par type peut accorder une réception par type au regard des émissions conformément aux règles applicables aux réceptions par type des véhicules N_1. Ces véhicules sont désignés comme «véhicule Euro 7ext».	***supprimé***

Amendement 79
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées relatives aux procédures, essais et méthodes de vérification du respect des exigences énoncées aux paragraphes 1 à 6. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***supprimé***

Amendement 80
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les constructeurs veillent à ce que les dispositifs OBFCM, OBD et OBM et les mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules soient conformes aux dispositions du présent règlement tant que le véhicule est en service.	3. Les constructeurs veillent à ce que ***la conception et les fonctionnalités des*** dispositifs OBFCM, OBD et OBM et les mesures anti-manipulation installés sur ces véhicules soient conformes aux dispositions du présent règlement et ***ne soient pas désactivés tant que le véhicule est en service***.

Amendement 81
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les prescriptions visées aux ***points*** 1 à 3 s'appliquent aux véhicules pour tous les types de carburants ou de sources d'énergie dont ils sont équipés. Les mêmes prescriptions s'appliquent également à toutes les entités techniques distinctes et à tous les composants destinés à ces véhicules.	4. Les prescriptions visées aux ***paragraphes*** 1 à 3 s'appliquent aux véhicules pour tous les types de carburants ou de sources d'énergie dont ils sont équipés. Les mêmes prescriptions s'appliquent également à toutes les entités techniques distinctes et à tous les composants destinés à ces véhicules.

Amendement 82
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 6 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Les systèmes OBM installés par le constructeur doivent pouvoir:	6. (Ne concerne pas la version française.)

Amendement 83
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 6 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) communiquer les données relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions, y compris les données relatives aux capteurs de polluants et au débit des gaz d'échappement, par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil, y compris aux fins des contrôles techniques routiers et des contrôles techniques routiers ([55]), ([56]);	b) communiquer les données relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions ***à l'échappement***, y compris les données relatives aux capteurs de polluants et au débit des gaz d'échappement, par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil, y compris aux fins des contrôles techniques routiers et des contrôles techniques routiers ([55]) ***et*** ([56]) ***ou aux fins de détection des manipulations ou de la fourniture de services tiers pour aider l'utilisateur du véhicule à réduire les émissions en phase d'utilisation***;
([55]) Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).	([55]) Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).
([56]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).	([56]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).

Amendement 84
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 6 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) ***imposer*** la réparation du véhicule lorsque le système d'avertissement du conducteur signale des émissions excédentaires significatives.	c) ***recommander avec insistance*** la réparation du véhicule lorsque le système d'avertissement du conducteur signale des émissions excédentaires significatives.

Amendement 85
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données du véhicule ***qu'ils enregistrent*** par l'intermédiaire du port OBD ***et*** par transmission sans fil.	7. Les dispositifs OBFCM installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer ***toutes*** les données ***pertinentes légalement requises*** du véhicule ***enregistrées*** par l'intermédiaire du port OBD ***ou*** par transmission sans fil***, dans le respect des dispositions du règlement (UE) 2016/679***.

Amendement 86
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8. Pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes présentant un risque grave ou non conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs prennent ***immédiatement*** les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique les retirent du marché ou les rappellent, selon le cas. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a accordé la réception par type de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.	8. Pour les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes présentant un risque grave ou non conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs prennent les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique les retirent du marché ou les rappellent, selon le cas. Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception par type qui a accordé la réception par type***, ainsi que la Commission,*** de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.

Amendement 87
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées concernant les exigences, les essais, les méthodes et les mesures correctives liés aux obligations visées aux paragraphes 1 à 8. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***supprimé***

Amendement 88
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO_2, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V. ***Le constructeur doit fournir à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée concernant l'utilisation de commandes adaptatives et d'options de géorepérage lorsque le constructeur choisit ces options.***	2. Le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception par type une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO_2, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V.

Amendement 89
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule ***et le délivrent à l'acheteur du véhicule*** en même temps que le véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.	4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule***, ledit passeport devant être remis sur le point de vente*** en même temps que le ***véhicule, et le délivrent à l'acheteur du*** véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.

Amendement 90
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. ***La Commission adopte des actes d'exécution établissant les essais et les vérifications de la conformité ainsi que les procédures relatives à la réception par type au regard des émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la déclaration de conformité et au PEV au titre des paragraphes 1 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2***.	5. ***Les constructeurs délivrent et mettent à jour le PEV après les contrôles de conformité en service, en mentionnant les valeurs mises à jour pour les informations mentionnées à l'article 3, point 71), du présent règlement. Conformément au règlement (UE) 2018/858 et à la directive 2014/45/UE, les constructeurs autorisent les autorités compétentes et les centres d'essai à mettre à jour le PEV avec des données précises provenant du port OBD et du dispositif OBFCM du véhicule.***

Amendement 91
Proposition de règlement
Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 7 bis
	Dispositions spécifiques relatives à l'abrasion des pneumatiques des véhicules
	Afin de compléter le présent règlement et dès publication des prescriptions uniformes pertinentes élaborées par les Nations unies (WP.29), la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 16 pour fixer les méthodes de mesure des émissions produites du fait de l'abrasion et les limites de ces émissions par catégorie de pneumatiques aux fins de la réception par type, qui se réfère aux prescriptions uniformes et aux dérogations à établir par le WP.29 concernant l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne l'homologation de type relative aux émissions dues à l'abrasion des pneumatiques.
	Si, au 30 juin 2026 pour les pneumatiques C1 et au 31 décembre 2035 pour les pneumatiques C2 et C3, le WP.29 des Nations unies n'a pas établi de prescriptions uniformes, la Commission procède à un réexamen et, le cas échéant, élabore une méthode de mesure de l'abrasion des pneumatiques et définit des limites d'abrasion pour les pneumatiques sur la base d'autres méthodes de pointe existantes. À la suite de ce réexamen et s'il y a lieu, la Commission adopte, conformément à l'article 16 et au plus tard le 30 octobre 2026, des actes délégués précisant ces méthodes et fixant les limites d'émission d'abrasion par catégorie de pneumatiques.

Amendement 92
Proposition de règlement
Article 8 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Règles spéciales pour les petits constructeurs	Règles spéciales pour les petits ***et très petits*** constructeurs

Amendement 93
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe **4**, point b), ne s'applique pas aux petits constructeurs.	1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits ***et très petits*** constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe ***6***, point b), ne s'applique pas aux ***petits et très*** petits constructeurs.

Amendement 94
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les constructeurs de très petits volumes respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais en laboratoire fondés sur des cycles aléatoires de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.	2. Les constructeurs de très petits volumes respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais en laboratoire fondés sur des cycles aléatoires de conduite en conditions réelles ***pertinents sur le plan statistique*** à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

Amendement 95
Proposition de règlement
Article 9 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Règles particulières applicables ***aux*** véhicules multi-étapes	Règles particulières applicables ***à la réception par type de*** véhicules multi-étapes

Amendement 96
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Dans les réceptions par type multi-étapes, les constructeurs de la deuxième étape ou des étapes suivantes sont responsables de la réception par type au regard des émissions lorsqu'ils modifient toute partie du véhicule qui, selon les données fournies par les constructeurs de l'étape précédente, pourrait avoir une incidence sur les émissions ou la durabilité de la batterie.	1. Les dispositions spécifiques énoncées à l'annexe V – tableaux 3, 4 et 5 s'appliquent aux véhicules multi-étapes.

Amendement 97
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les prescriptions administratives et les données à fournir par les constructeurs de l'étape antérieure conformément au paragraphe 1, ainsi que les procédures de détermination des émissions de CO_2 de ces véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***supprimé***

Amendement 98
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les autorités nationales compétentes en matière de réception mettent en place des mesures pour accorder des réceptions par type au regard des émissions à des types de véhicules, composants et entités techniques distinctes et pour effectuer des essais, des contrôles et des inspections afin de vérifier si les constructeurs satisfont aux prescriptions relatives à la conformité de la production et à la conformité en service conformément à l'annexe V	1. Les autorités nationales compétentes en matière de réception mettent en place des mesures pour accorder des réceptions par type au regard des émissions à des types de véhicules, ***systèmes,*** composants et entités techniques distinctes et pour effectuer des essais, des contrôles et des inspections afin de vérifier si les constructeurs satisfont aux prescriptions relatives à la conformité de la production et à la conformité en service conformément à l'annexe V

Amendement 99
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Lors des essais, des contrôles et des inspections, les autorités nationales et les centres d'essai mettent à jour le passeport environnemental d'un véhicule (PEV) en indiquant les valeurs mises à jour pour les informations visées à l'article 3, point 71).

Amendement 100
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Avec effet 24 mois après l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire pertinente, et conformément aux dispositions spécifiques pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes, les autorités nationales compétentes en matière de réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation d'énergie et de carburant ou à la durabilité de la batterie, dans les cas des nouveaux types de véhicules M_1 et N_1, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions qui ne sont pas conformes au présent règlement.

Amendement 101
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Avec effet ***au 1er juillet 2025***, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M1 et N1 qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.	4. Avec effet ***36 mois après l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire pertinente, et conformément aux dispositions spécifiques pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes***, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M1 et N1 qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

Amendement 102
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Avec effet 48 mois après l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire pertinente, et conformément aux dispositions spécifiques pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes, les autorités nationales compétentes en matière de réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, dans les cas des nouveaux types de véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 et des nouvelles remorques O_3 et O_4, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions non conformes au présent règlement.

Amendement 103
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Avec effet ***au 1er juillet 2027***, les autorités nationales, dans le cas des nouveaux véhicules M_2, M_3, N_2, N_3 et des nouvelles remorques O_3 et O_4 qui ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.	5. Avec effet ***60 mois après près l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire pertinente, et conformément aux dispositions spécifiques pour les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes***, les autorités nationales, dans le cas des nouveaux véhicules M_2, M_3, N_2, N_3 et des nouvelles remorques O_3 et O_4 qui ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces ***moteurs,*** véhicules ***ou remorques***.

Amendement 104
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les éléments administratifs et techniques nécessaires à la réalisation des essais, contrôles et inspections aux fins de la vérification du respect du paragraphe 1, ainsi que les éléments techniques requis pour les contrôles aux fins de la surveillance du marché au titre du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***supprimé***

Amendement 105
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Avec effet ***au 1er juillet 2025***, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule M_1 ou N_1 réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.	1. Avec effet ***24 mois après l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire pertinente***, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule M_1 ou N_1 réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique ***distincte*** n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

Amendement 106
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Avec effet ***au 1er juillet 2027***, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3 réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.	2. Avec effet ***48 mois après l'entrée en vigueur de l'ensemble de la législation secondaire***, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique destiné à être monté sur un véhicule des catégories M_2, M_3, N_2 ou N_3 ***et sur une remorque des catégories O_3 et O_4*** réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

Amendement 107
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Avec effet 12 mois après l'adoption de l'acte délégué relatif à la réception par type des pneumatiques C1, les autorités nationales n'accordent la réception UE par type de composant ou d'entité technique distincte pour les nouveaux types de pneumatiques que s'ils sont conformes l'article 7 bis du présent règlement pour ce qui concerne les limites d'émissions produites du fait de l'abrasion, et refusent d'accorder la réception UE par type pour les nouveaux types de pneumatiques qui ne s'y conformeraient pas. ***Avec effet 36 mois après l'adoption de l'acte délégué susmentionné, les autorités nationales refusent d'accorder la réception par type aux pneumatiques qui ne sont pas conformes, au regard des émissions produites du fait de l'abrasion à l'article 7 bis du présent règlement et à ses actes d'exécution et délégués. Les pneumatiques C1 fabriqués avant la date d'entrée en vigueur fixée au présent alinéa et qui ne satisfont pas aux obligations énoncées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution peuvent être vendus pendant une période ne dépassant pas 30 mois.***

Amendement 108
Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	En cas de manipulation entraînant des émissions dépassant les limites fixées à l'annexe 1, le véhicule n'est plus conforme au présent règlement.

Amendement 109
Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 1 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Une inobservation de la législation causée par une manipulation entraîne l'adoption de mesures correctives appropriées, telles que des rappels, ou l'imposition, par les autorités nationales compétentes, de sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives.

Amendement 110
Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Lors des contrôles de conformité en service ou de surveillance du marché, les autorités nationales vérifient si les constructeurs de véhicules ont correctement installé des systèmes d'avertissement du conducteur en cas d'émissions excédentaires, des systèmes d'avertissement du conducteur du faible niveau de réactif et si les véhicules peuvent être altérés.	2. Lors des contrôles de conformité en service ou de surveillance du marché, les autorités nationales vérifient ***la qualité du réactif,*** si les constructeurs de véhicules ont correctement installé des systèmes d'avertissement du conducteur en cas d'émissions excédentaires, des systèmes d'avertissement du conducteur du faible niveau de réactif et si les véhicules peuvent être altérés.

Amendement 111
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***La Commission ou des tiers,*** conformément à l'article 9 et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858, ***peuvent procéder*** aux contrôles de conformité en service et de surveillance du marché visés dans les tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V, afin de vérifier la conformité des véhicules, composants et entités techniques distinctes avec le présent règlement.	1. Conformément à l'article 9 et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858, ***la Commission ou des tiers procèdent*** aux contrôles de conformité en service et de surveillance du marché visés dans les tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V, afin de vérifier la conformité des véhicules, composants et entités techniques distinctes avec le présent règlement.

Amendement 112
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. La Commission surveille en permanence la situation au niveau de l'Union en vue de détecter les pratiques de contournement et de non-conformité. Lorsque des manquements à la conformité sont constatés, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil puis une proposition législative, le cas échéant, pour traiter et éliminer les risques de ce non-respect.

Amendement 113
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences ***de l'article 4*** sont effectués par les constructeurs et les autorités nationales conformément à l'annexe V. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences ***de l'article 4*** peuvent être effectués par la Commission et par des tiers également conformément à l'annexe V.	2. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences ***du présent règlement*** sont effectués par les constructeurs et les autorités nationales conformément à l'annexe V. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences ***du présent règlement*** peuvent être effectués par la Commission et par des tiers également conformément à l'annexe V.

Amendement 114
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission adopte des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, les ***procédures d'examen et les essais pour la réception par type au regard des émissions, les méthodes d'essai, les*** dispositions administratives, la modification et l'extension des réceptions par type au regard des émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour l'ensemble des éléments suivants:	3. La Commission adopte des actes d'exécution pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, les dispositions administratives, la modification et l'extension des réceptions par type au regard des émissions, l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour l'ensemble des éléments suivants:

Amendement 115
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	d bis) système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;

Amendement 116
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	d ter) système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;

Amendement 117
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) systèmes anti-manipulation, systèmes de sécurité et de cybersécurité;	e) systèmes anti-manipulation, ***compte tenu des exigences du marché d'après-vente, fourniture aux opérateurs indépendants de l'ensemble des informations, des outils et des processus nécessaires à la mise au point et à l'installation de pièces de rechange, et*** systèmes de sécurité et de cybersécurité;

Amendement 118
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – point g

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange;	g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange ***en ce qui concerne les émissions de particules pour toutes les catégories de véhicules, compte tenu des autres systèmes embarqués impliqués dans le processus de freinage des véhicules***;

Amendement 119
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) types de système de freinage et leurs pièces de rechange à installer sur les véhicules déjà mis sur le marché en vue de réduire de manière substantielle les émissions de freinage;

Amendement 120
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Conformément à l'article 16, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour les procédures d'examen et les essais pour la réception par type et les méthodes d'essai pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, pour tous les éléments suivants: ***a) types de véhicules M1 et N1;*** ***b) types de véhicules M2, M3, N2 et N3;*** ***c) moteurs utilisés dans les types de véhicules M2, M3, N2 et N3;*** ***d) systèmes OBM/OBD;*** ***d bis) système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;*** ***d ter) système d'avertissement du conducteur de niveau de réactif faible;*** ***e) systèmes anti-manipulation, tenant compte des exigences du marché de l'après-vente et de la fourniture aux opérateurs indépendants de l'ensemble des informations, des outils et des processus nécessaires à la mise au point et à l'installation de pièces de rechange, et systèmes de sécurité et de cybersécurité;*** ***f) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces;*** ***g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange;***

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) types de système de freinage et leurs pièces de rechange à installer sur les véhicules déjà mis sur le marché en vue de réduire de manière substantielle les émissions de freinage;
	h) types de pneumatiques au regard de l'abrasion des pneumatiques;
	i) types de véhicules M1 et N1;
	j) CO_2, consommation de carburant et d'énergie, autonomie électrique et détermination de la puissance du moteur pour les véhicules M1 et N1, et dispositions relatives à l'OBFCM;
	k) CO_2, consommation de carburant et d'énergie, autonomie à émissions nulles, autonomie électrique et détermination de la puissance du moteur pour les véhicules M2, M3, N2 et N3, efficacité énergétique des remorques O3 et O4, et dispositions relatives à l'OBFCM.

Amendement 121
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission est habilitée à adopter des actes ***d'exécution*** pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:	La Commission est habilitée à adopter des actes ***délégués*** pour toutes les phases de la réception par type au regard des émissions, y compris la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:

Amendement 122
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) les méthodes de réception par type des technologies hybrides applicables des véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3;

Amendement 123
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point g

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules ***lourds***, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;	g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules ***des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3***, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;

Amendement 124
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point j

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
j) les dispositifs OBFCM***, les*** systèmes OBD et OBM, y compris les seuils de conformité, les exigences de performance et les essais, les méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs et la communication par transmission sans fil des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;	j) les ***caractéristiques et la performance des*** dispositifs OBFCM ***et des*** systèmes OBD et OBM, y compris les seuils de conformité, les exigences de performance et les essais, les méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs et la communication par transmission sans fil des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

Amendement 125
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
l) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement;	l) les méthodes ***et exigences*** permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement ***et la qualité des réactifs***;

Amendement 126
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point o

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
o) les méthodes d'évaluation du bon fonctionnement des types de véhicules réceptionnés ***au titre des désignations visées à l'article 5***;	o) les méthodes d'évaluation du bon fonctionnement des types de véhicules réceptionnés;

Amendement 127
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point p

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
p) les contrôles de conformité avec les ***dispositions de l'article 9, paragraphe 1, et les*** procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes;	p) les contrôles de conformité avec les procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes;

Amendement 128
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point s

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs d'invalidation et de stratégies d'invalidation;	s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs d'invalidation***, ainsi que celles permettant de transférer dans le présent règlement les exigences visées à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 715/2007 et à l'article 5, paragraphe 11, du règlement (UE) 2017/1151, applicables aux véhicules des catégories M_1 et N_1, ainsi qu'au paragraphe 5.1.2 de l'annexe 10, révision 6, du règlement nº 49 de la CEE-ONU, applicables aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3***;

Amendement 129
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point t

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
t) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques;	***supprimé***

Amendement 130
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point v

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
v) les exigences administratives et la documentation relatives à la réception par type au regard des émissions;	v) les exigences administratives et la documentation relatives à la réception par type au regard des émissions ***et à la réalisation d'essais, de contrôles et d'inspections aux fins de la vérification de la conformité***;

Amendement 131
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point w

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
w) les obligations en matière de ***rapports***, le cas échéant.	w) les obligations en matière de ***format et de déclaration des données***, le cas échéant.

Amendement 132
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.	***5)*** Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2. ***Les actes d'exécution visés au paragraphe 3, points a) à f) et i) à k), et les actes délégués visés au paragraphe 3 bis, points a) à f) et i) à k), et au paragraphe 4, points a) à f) et j) à w), sont adoptés au plus tard le... [12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]*** ***Les actes d'exécution visés au paragraphe 3, points g) à h), et les actes délégués visés au paragraphe 3 bis, points g) à h), et au paragraphe 4, points g) à i), sont adoptés sans retard injustifié après la publication des prescriptions uniformes pertinentes du WP.29 des Nations unies.***

Amendement 133
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier ***les éléments suivants***:	1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier ***le présent règlement comme suit***:

Amendement 134
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, sur la base des données recueillies lors de l'essai des véhicules Euro 7;	a) ***le tableau 2 de*** l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, sur la base des données recueillies lors de l'essai des véhicules Euro 7;

Amendement 135
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai, sur la base des données recueillies lors de l'essai des freins ou des pneumatiques Euro 7;	b) ***les tableaux 4 et 5 de*** l'annexe III, en ce qui concerne les conditions d'essai, sur la base des données recueillies lors de l'essai des freins ou des pneumatiques Euro 7;

Amendement 136
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) l'article 5 en introduisant des options et des désignations fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs.	***supprimé***

Amendement 137
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) le cas échéant, fixer des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques visés à l'annexe I, si les prescriptions uniformes n'ont pas été établies par le WP.29 des Nations unies avant la date limite pertinente fixée à l'article 7 bis;

Amendement 138
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) établir des multiplicateurs de durabilité à l'annexe IV sur la base des données recueillies lors des essais des véhicules Euro 7 ***M_2,*** M_3, N_2 et N_3 et d'un rapport ***sur*** la durabilité des véhicules lourds soumis au Parlement européen et au Conseil;	d) établir des multiplicateurs de durabilité à l'annexe IV sur la base des données recueillies lors des essais des véhicules Euro 7 M_3, N_2 et N_3 et ***des conclusions*** d'un rapport ***évaluant*** la durabilité des véhicules lourds ***au regard des émissions*** soumis au Parlement européen et au Conseil;

Amendement 139
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) établir ***des définitions et*** des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les catégories de véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 au titre de l'article 3 et de l'article 8 du présent règlement.	e) établir des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les catégories de véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 au titre de l'article 3 et de l'article 8 du présent règlement.

Amendement 140
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La Commission adopte les actes délégués visés aux points a) à c) sans retard injustifié après la publication des prescriptions uniformes pertinentes du WP.29 des Nations unies. Si, au 30 juin 2026 pour les pneumatiques C1 et au 31 décembre 2035 pour les pneumatiques C2 et C3, le WP.29 des Nations unies n'a pas établi de prescriptions uniformes, l'article 7 bis du présent règlement s'applique.

Amendement 141
Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du... [OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.	2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé ***à l'article 14, paragraphes 3 bis et 4, et*** à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du... [OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Amendement 142
Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.	3. La délégation de pouvoir visée ***à l'article 14, paragraphes 3 bis et 4, et*** à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement 143
Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.	6. Un acte délégué adopté en vertu ***de l'article 14, paragraphes 3 bis et 4, et*** de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement 242
Proposition de règlement
Article 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 16 bis
	Plaintes étayées émanant de personnes physiques ou morales
	1. Toute personne physique ou morale, à titre individuel ou en association, a le droit de déposer des plaintes étayées auprès des autorités nationales de surveillance du marché lorsqu'elle a des raisons de croire qu'un ou plusieurs fabricants, opérateurs économiques ou opérateurs indépendants ne se conforment pas au présent règlement.
	2. Lorsque des personnes présentant des plaintes étayées le demandent, les autorités de surveillance du marché prennent les mesures nécessaires pour assurer une protection appropriée de l'identité de ces personnes ainsi que de leurs informations à caractère personnel qui, si elles étaient divulguées, leur seraient préjudiciables.
	3. Les autorités nationales de surveillance du marché évaluent avec diligence et impartialité, dans les meilleurs délais, les plaintes étayées, notamment le bien-fondé des allégations, et prennent les mesures nécessaires, y compris en effectuant les contrôles et évaluations en vertu des articles 8 et 51 du règlement (UE) 2018/858, en vue de détecter d'éventuels cas de non-respect du présent règlement et, le cas échéant, de demander des mesures correctives ou des mesures restrictives appropriées conformément à l'article 52 du règlement (UE) 2018/858.
	4. L'autorité nationale de surveillance du marché informe, dans un délai de 3 mois, les personnes physiques ou morales visées au paragraphe 1 de sa décision d'accéder à la demande d'action ou de la rejeter, ainsi que des mesures qu'elle envisage de prendre pour répondre aux préoccupations soulevées dans la plainte étayée, en motivant à la fois la décision prise et les mesures proposées.

Amendement 144
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Au plus tard le 1er septembre 2031, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement.	2. Au plus tard le 1er septembre 2031, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement***, y compris une évaluation des réductions d'émissions à l'échappement et hors échappement réalisées et de la contribution du présent règlement au respect des normes de pollution de l'air établies par [la proposition de refonte de la directive sur la qualité de l'air ambiant XXX]***.

Amendements 181 et 192
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant les performances en matière de durabilité des véhicules lourds en ce qui concerne les émissions.

Amendement 146
Proposition de règlement
Article 19 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le règlement (***UE***) 715/2007 est abrogé avec effet au 1er juillet ***2025***.	Le règlement (***CE***) 715/2007 est abrogé avec effet au 1er juillet ***2030***.

Amendement 147
Proposition de règlement
Article 19 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le règlement (CE) 595/2009 est abrogé avec effet au 1er juillet ***2027***.	Le règlement (CE) 595/2009 est abrogé avec effet au 1er juillet ***2031***.

Amendement 148
Proposition de règlement
Article 20 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Il s'applique ***à partir du 1er juillet 2025*** pour les véhicules des catégories M_1***,*** N_1 et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et ***à partir du 1er juillet 2027*** pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2***,*** N_3 et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et pour les remorques O_3***,*** O_4.	Il s'applique ***24 mois après l'entrée en vigueur de tous les actes de droit dérivé pertinents*** pour les ***nouveaux types de*** véhicules des catégories M_1 ***et*** N_1 et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules***,*** et ***36 mois après l'entrée en vigueur de tous les actes de droit dérivé pertinents pour les nouveaux véhicules des catégories*** M_1 ***et*** N_1 ***et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.*** ***Il s'applique 48 mois après l'entrée en vigueur de tous les actes de droit dérivé pertinents*** pour les ***nouveaux types de*** véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 ***et*** N_3 et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et pour les remorques O_3 et O_4***, et 60 mois après l'entrée en vigueur de tous les actes de droit dérivé pertinents pour les nouveaux véhicules des catégories*** M_2***,*** M_3***,*** N_2 ***et*** N_3 ***et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et pour les remorques*** O_3 ***et*** O_4***.***

Amendement 149
Proposition de règlement
Article 20 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Il est applicable à partir du 1er juillet 2030 pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 construits par des petits constructeurs.	Il est applicable à partir du 1er juillet 2030 pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 construits par des petits constructeurs ***et à partir du 1er juillet 2031 pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 construits par des petits constructeurs***.

Amendement 150
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 1

Texte proposé par la Commission

Tableau 1: Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M_1, N_1 avec moteur à combustion interne

Émissions de polluants	Véhicules M_1, $\mathbf{N_1}$	***Uniquement pour les véhicules*** N_1 ***dont le ratio puissance/masse*** [1] ***est inférieur à 35 kW/t***	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules M_1 et N_1	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km uniquement pour les véhicules N_1 ***dont le ratio puissance/masse est inférieur à 35 kW/t***
	par km	par km	par parcours	par parcours
NO_x en mg	60	75	600	750
PM en mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} en #	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO en mg	500	630	5 000	6 300
THC en mg	100	130	1 000	1 300
NMHC en mg	68	90	680	900
NH_3 en mg	20	20	200	200

[1] Mesuré conformément au point 5.3.2 du règlement ONU nº 85 dans le cas des véhicules à moteur thermique (ICE) ou des véhicules électriques purs (VEP) ou, dans tous les autres cas, conformément à la procédure d'essai indiquée au point 6 du règlement technique mondial nº 21 de l'ONU

Amendement

Tableau 1: Limites d'émissions de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M_1, N_1 avec moteur à combustion interne

	Véhicules M_1	***N_1 (classe I)***	N_1 ***(classe II)***	***N_1 (classe III)***	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules M_1 et N_1	***Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules N_1 (classe I)***	Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km uniquement pour les véhicules N_1 ***(classe II)***	***Budget d'émissions pour tous les parcours de moins de 10 km pour les véhicules N_1 (classe III)***
Masse en ordre de marche (en kg)	-	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est inférieure à 1 280 (inclus)***	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est comprise entre 1 280 (exclu) et 1735 (inclus)***	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est supérieure à 1 735 (exclu)***	-	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est inférieure à 1 280 (inclus)***	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est comprise entre 1 280 (exclu) et 1 735 (inclus)***	***Pour les véhicules N_1 dont la masse en ordre de marche est supérieure à 1 735 (exclu)***
Émissions de polluants	par km	***par km***	par km	***par km***	par parcours	par parcours	par parcours	par parcours
NO_x en mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM en mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} en #	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO en mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC en mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC en mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 en mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Amendement 151
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules

Émissions de polluants	***Émissions à froid*** (1)	***Émissions à chaud*** (2)	***Budget d'émissions pour tous les parcours d'une longueur inférieure à 3*WHTC***	***Limites d'émissions au ralenti optionnelles*** (3)
	par kWh	*par kWh*	***par kWh***	***par heure***
NO_x en mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM en mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} en #	***5×10^{11}***	***2×10^{11}***	***3×10^{11}***	
CO en mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG en mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 en mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 en mg	500	***350***	***500***	
N_2O en mg	160	***100***	***140***	
HCHO en mg	30	***30***		

(1) Les émissions à froid se réfèrent au 100e centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules, ou $WHTC_{cold}$ pour les moteurs
(2) Les émissions à chaud se réfèrent au 90e centile des fenêtres mobiles (MW) de 1 WHTC pour les véhicules ou $WHTC_{hot}$ pour les moteurs
(3) Applicable uniquement en l'absence d'un système qui arrête automatiquement le moteur après 300 secondes

Amendement

Tableau 2: Limites d'émission de gaz d'échappement Euro 7 pour les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules

Émissions de polluants	***WHSC (CI) et WHTC (CI et PI)***	**Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)**
	par kWh	*par kWh*
NO_x en mg	***200***	***260***
PM en mg	***8***	***10***
PN_{10} en #	***6×10^{11}***	***$7{,}8\times10^{11}$***
CO en mg	***1500***	***1950***
NMOG en mg	***75***	***98***
NH_3 en mg	***60***	***78***
CH_4 en mg	500	***650***
N_2O en mg	160	***208***
HCHO en mg	30	***39***

Amendement 152
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 4 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard, ***applicable*** jusqu'au 31/12/2034	Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard ***pour des véhicules équipés de moteurs à combustion interne***, ***applicables*** jusqu'au 31/12/2034

Amendement 153
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission
Amendement
Tableau 4 bis: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard pour des véhicules électriques purs, des véhicules à pile à combustible et des véhicules hybrides électriques, applicables jusqu'au 31/12/2029

Limites d'émissions en mg/km par véhicule	***Véhicules M_1, N_1***	***Véhicules M_2, M_3***	***Véhicules N_2, N_3***
Émissions de particules de frein (PM10)	***3***		
Émissions de particules de frein (PN)			

Amendement 154
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission
Amendement
Tableau 4 ter: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard pour des véhicules électriques purs, des véhicules à pile à combustible et des véhicules hybrides électriques, applicables à partir du 1/1/2030

Limites d'émissions en mg/km par véhicule	***Véhicules M_1, N_1***	***Véhicules M_2, M_3***	***Véhicules N_2, N_3***
Émissions de particules de frein (PM10)			
Émissions de particules de frein (PN)			

Amendement 155
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 5

Texte proposé par la Commission

Tableau 5: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 applicables à partir du 1/1/2035

Limites d'émissions en mg/km par véhicule	Véhicules M_1, N_1	Véhicules M_2, M_3	Véhicules N_2, N_3
Émissions de particules de frein (PM_{10})	***3***		
Émissions de particules de frein (PN)			

Amendement

Tableau 5: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 ***lors d'un cycle de conduite standard pour tous les véhicules,*** applicables à partir du 1/1/2035

Limites d'émissions en mg/km par véhicule	Véhicules M_1, N_1	Véhicules M_2, M_3	Véhicules N_2, N_3
Émissions de particules de frein (PM_{10})			
Émissions de particules de frein (PN)			

Amendement 156
Proposition de règlement
Annexe I – tableau 6

Texte proposé par la Commission

Tableau 6: ***Limites de taux*** d'abrasion des pneumatiques Euro 7

Perte de masse des pneumatiques en g/1 000 km	***Pneumatiques C1***	***Pneumatiques C2***	***Pneumatiques C3***
Pneumatiques normaux			
Pneumatiques neige			
Pneumatiques à usage spécial			

Amendement

Tableau 6: ***Méthode d'essai*** d'abrasion des pneumatiques Euro 7***, limites et échéancier de mise en œuvre***

Numéro du règlement de l'ONU	***Objet***	***Série d'amendements publiée au JO***	***Références JO***	***Champ d'application des règlements actuels et futurs du WP.29 des Nations unies***
[1xx]	***Pneumatiques au regard de l'abrasion***	***Série 00 d'amendements***	*OJ L xxx du xx.x.20XX, p. x*	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) À l'avenir, les Nations unies mettront au point une méthode d'essai appropriée et des limites relatives à l'évaluation de la performance en matière d'abrasion des pneumatiques C2 et C3.

Amendement 157
Proposition de règlement
Annexe II – tableau 1

Texte proposé par la Commission

Tableau 1: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M_1 Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***8*** ans ou ***160 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	***80 %***	***70 %***	
VEP	***80 %***	***70 %***	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***8*** ans ou ***160 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			
VEP			

Amendement

Tableau 1: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M_1 Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***10*** ans ou ***200 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	***85 %***	***75 %***	
VEP	***85 %***	***75 %***	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***10*** ans ou ***200 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			
VEP			

Amendement 158
Proposition de règlement
Annexe II – tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules N_1 Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***8*** ans ou ***160 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	***75 %***	***65 %***	
VEP	***75 %***	***65 %***	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***8*** ans ou ***160 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			
VEP			

Amendement

Tableau 2: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules N_1 Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***10*** ans ou ***200 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	***80 %***	***70 %***	
VEP	***80 %***	***70 %***	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à ***10*** ans ou ***200 000*** km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE			
VEP			

Amendement 159
Proposition de règlement
Annexe III – tableau 1

Texte proposé par la Commission

Tableau 1: Conditions pour tester la conformité des véhicules M_1, N_1 aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

Paramètre	Conditions de conduite normales	Conditions de conduite étendues (*)
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	1,6 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique)
Température ambiante	de 0 °C à 35 °C	***-10***°C à 0°C ou 35°C à ***45***°C
Altitude maximale	700 m	Plus de 700 m et moins de ***1 800*** m
Vitesse maximale	Jusqu'à 145 km/h	Entre 145 et 160 km/h
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Puissance moyenne aux roues pendant les 2 premiers km après un démarrage à froid	Moins de 20 % de la puissance maximale à la roue	***Plus de*** 20 % de la puissance maximale à la roue
Composition du parcours	N'importe lequel	-
Kilométrage minimum	10 000 km	Entre 3 000 et 10 000 km

(*) La même stratégie en matière d'émissions doit être utilisée lorsqu'un véhicule est utilisé en dehors de ces conditions, à moins qu'il y ait une raison technique approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.

Amendement

Tableau 1: Conditions pour tester la conformité des véhicules M_1, N_1 aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

Paramètre	**Conditions de conduite normales**	Conditions de conduite étendues ([1])
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	1,6 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique***; les données obtenues lorsque plusieurs des conditions énoncées dans cette colonne s'appliquent sont exclues de l'essai)***
Température ambiante	de 0 °C à 35 °C	***-7***°C à 0°C ou 35°C à ***38***°C
Altitude maximale	700 m	Plus de 700 m et moins de ***1 300*** m
Vitesse maximale	Jusqu'à 145 km/h	Entre 145 et 160 km/h
Traction/modifications aérodynamiques	Non autorisé	Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée.
Accessoires	Possible comme pour l'utilisation normale	-
Puissance moyenne aux roues pendant les 2 premiers km après un démarrage à froid	Moins de 20 % de la puissance maximale à la roue	***Entre*** 20 % ***et 30 %*** de la puissance maximale à la roue
Composition du parcours	N'importe lequel, ***dans le cadre d'une utilisation normale*** ([2]) ***et à l'exclusion de la conduite biaisée***	***N'importe lequel, dans le cadre d'une utilisation normale*** ([2]) ***et à l'exclusion de la conduite biaisée***
Kilométrage minimum	10 000 km	Entre 3 000 et 10 000 km

([1]) Seule la combinaison de deux conditions étendues de température et d'altitude est autorisée.

([2]) Une utilisation normale renvoie à l'évaluation de la dynamique du parcours selon l'annexe 9 du règlement nº 168 des Nations unies.

Amendement 160
Proposition de règlement
Annexe III – tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: Conditions pour tester la conformité des véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

Paramètre	***Conditions de conduite normales***	***Conditions de conduite étendues****
Délimitation des conditions de conduite étendues	-	***2 (s'applique aux émissions mesurées uniquement pendant le temps où l'une des conditions indiquées dans la présente colonne s'applique)***
Température ambiante	***de -7 °C à 35 °C***	***de -10°C à -7 °C ou de 35°C à 45°C***
Altitude maximale	***1 600 m***	***De 1 600 à 1 800 m***
Traction/modifications aérodynamiques	***Non autorisé***	***Autorisé conformément aux spécifications du constructeur et jusqu'à la vitesse réglementée***
Charge utile du véhicule	***Supérieure ou égale à 10 %***	***Moins de 10 %***
Accessoires	***Possible comme pour l'utilisation normale***	-
Chargement du moteur à combustion interne au démarrage à froid	***N'importe lequel***	-
Composition du parcours	***Comme lors de l'utilisation habituelle***	-
Kilométrage minimum	***5 000 km pour <16t TPMLM 10 000 km pour > 16t TPMLM***	***Entre 3 000 km et 5 000 km pour <16t TPMLM Entre 3 000 km et 10 000 km pour > 16t TPMLM***

Amendement

Tableau 2: Conditions pour tester la conformité des véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 aux limites d'émissions de gaz d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

Mesure des émissions d'échappement en laboratoire	***Mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE)***
Pour tous les essais d'émissions d'échappement réalisés à l'aide des cycles WHTC/WHSC de bancs d'essai de moteurs, les dispositions de l'annexe 4 du règlement ONU n° 49 [1] ***s'appliquent.***	***Les dispositions de l'annexe 8 du règlement ONU n° 49 s'appliquent*** [2] **avec les exceptions suivantes**: — ***le seuil de puissance indiqué dans le tableau 1 de l'annexe III est de 0 %. Pour les fenêtres dont la puissance est inférieure à 6 %, la valeur de 6 % est utilisée pour les calculs;*** — ***le facteur de conformité visé au tableau 2 du point 6.3 est utilisé avec la valeur 1,0 pour tous les polluants. Les limites applicables sont les limites RDE visées au tableau 2 de l'annexe I.***

[1] série 07 d'amendements (JO L 14 du 16.1.2023, p. 1).
[2] série 07 d'amendements (JO L 14 du 16.1.2023, p. 1).

Amendement 161
Proposition de règlement
Annexe III – tableau 5

Texte proposé par la Commission

Tableau 5: Conditions applicables à l'essai de vérification du respect des limites d'abrasion des pneumatiques

	Véhicules M_1, N_1	Véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3
Essai relatif aux limites d'abrasion des pneumatiques	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles

Amendement

Tableau 5: Conditions applicables à l'essai de vérification du respect des limites d'abrasion des pneumatiques

	Véhicules M_1, N_1	Véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3
Essai relatif aux limites d'abrasion des pneumatiques	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ***l'***ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles***, conformément à l'article 7 bis (nouveau)***.	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ***l'***ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles***, conformément à l'article 7 bis (nouveau)***.

Amendement 162
Proposition de règlement
Annexe IV – tableau 1

Texte proposé par la Commission			
Tableau 1: Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M_1, N_1 et M_2	N_2, N_3***<16t***, M_3***<7,5t***:	N_3>16t, M_3>7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à ***160 000*** km ou ***8*** ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	***300 000*** km ou ***8*** ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	***700 000*** km ou 15 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***200 000***km ou ***10*** ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***375 000*** km	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***875 000*** km

Amendement			
Tableau 1: Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution			
Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M_1, N_1 et M_2	N_2, N_3***≤16t***, M_3***≤7,5t***:	N_3>16t, M_3>7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à ***200 000*** km ou ***10*** ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	***340 000*** km ou ***10*** ans, la première de ces deux échéances étant retenue.	***750 000*** km ou 15 ans, la première de ces deux échéances étant retenue.
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***240 000*** km ou ***12*** ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***400 000*** km ***ou 12 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier***	Après la durée de vie principale et jusqu'à ***900 000*** km ***ou 17 ans, la première de ces deux échéances étant retenue***

Amendement 163
Proposition de règlement
Annexe V – tableau 3

Texte proposé par la Commission

Tableau 3: Application des ***essais***, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les constructeurs

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type ***initiale*** en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants***, PM*** et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3) ***et l'essai à faible charge (si applicable)***	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et ***tous les types*** de véhicules applicables	***Contrôle de la conformité de la production effectué au niveau du moteur uniquement***	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs
Détermination du CO_2 émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	***Licence VECTO***	***Pour les composants***	***Non requis***
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel[6]
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel[6]
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
Contrôles adaptatifs (si applicables)	***Déclaration***	***Non requis***	***Non requis***
Technologies de géorepérage (si applicables)	***Déclaration et démonstration***	***Non requis***	***Non requis***

Amendement

Tableau 3: Application des ***prescriptions d'essai***, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les constructeurs

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO_2, consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)	***Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille*** (*) (**)	***Requis sur un moteur de la famille*** (**)	
Gaz polluants et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et ***toutes les catégories*** de véhicules applicables (**)	***Non requis***	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs (**)
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement (**)	Non requis	Optionnel[28]
Durabilité des émissions	Déclaration (**)	Non requis	Non requis
Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution	***Déclaration*** (**)	***Non requis*** (**)	***Optionnel*** (**)
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis
Détermination de la puissance	***Requis*** (**)	***Non requis***	***Non requis***
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel[28]
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis

(*) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.

(**) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions, le constructeur du moteur est tenu de réaliser cet essai.

Amendement 164
Proposition de règlement
Annexe V – tableau 4

Texte proposé par la Commission

Tableau 4: Application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type ***initiale*** en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité compétente en matière ***de*** réception par type ***pour la délivrance de la réception par type***	Autorité compétente en matière ***de*** réception par type	Autorité compétente en matière ***de*** réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Gaz polluants, PM et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3) ***+ essai à faible charge (si applicable)***	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et ***tous les types*** de véhicules applicables	(voir prescriptions relatives au moteur)	Requis chaque année pour un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type en ce qui concerne les émissions	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel
Détermination du CO_2 émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

Texte proposé par la Commission

Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	***Non requis***	Non requis	Requis	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
Contrôles adaptatifs (si applicables)	***Déclaration***	***Non requis***	***Non requis***	***Non requis***	***Optionnel***	***Optionnel***
Technologies de géorepérage (si applicables)	***Déclaration et démonstration***	***Non requis***	***Non requis***	***Non requis***	***Requis***	***Optionnel***

Amendement

Tableau 4: Application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité compétente en matière ***d'octroi de la*** réception par type	Autorité compétente en matière ***d'octroi de la*** réception par type	Autorité compétente en matière ***d'octroi de la*** réception par type	Parties tierces et Commission	Autorités de surveillance du marché	Parties tierces et Commission
Gaz polluants, PM et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M2, M3, N2 et N3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et ***toutes les catégories*** de véhicules applicables **	(voir prescriptions relatives au moteur)	Requis chaque année pour un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type en ce qui concerne les émissions **	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel
Détermination du CO_2 émis et de la consommation de carburant/énergie, des émissions nulles/ de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel

Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution	***Non requis***	***Non requis***	***Requis***	***Optionnel***	***Requis***	***Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution***
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Détermination de la puissance	***Requis*** **	***Non requis***	***Optionnel***	***Optionnel***	***Optionnel***	***Optionnel***
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	***Requis***	Non requis	Requis	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

***** Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions, le constructeur du moteur est tenu de réaliser cet essai.***

Amendement 165
Proposition de règlement
Annexe V – tableau 5

Texte proposé par la Commission

Tableau 5: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés à des véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3, pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type ***initiale*** en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO_2, consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)	Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille (**)	Requis sur un moteur de la famille	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO_2	Requis	Requis	
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis	
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Non requis	
Puissance du moteur	***Requis***		

(*) L'autorité compétente en matière de réception par type peut demander que l'essai soit effectué lors de la réception par type initiale.
(**) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.

Amendement

Tableau 5: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés à des véhicules M_2, M_3, N_2 et N_3, pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions applicables lors de la réception par type en ce qui concerne les émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO_2, consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)	Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille **	Requis sur un moteur de la famille	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
Gaz polluants et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M2, M3, N2 et N3)	***Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables***	***Non requis***	
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO_2	Requis	Requis	
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis	
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	
Détermination de la puissance	***Requis***	***Non requis***	
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Non requis	

***** Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.***