

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 73
Proposition de règlement
Annexe IV

Texte proposé par la Commission

[...]

*Amendement**supprimé*

P7_TA(2013)0297

Contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques *I**

Amendements du Parlement européen, adoptés le 2 juillet 2013, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et abrogeant la directive 2009/40/CE (COM(2012)0380 — C7-0186/2012 — 2012/0184(COD)) ⁽¹⁾

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2016/C 075/34)

Amendement 1
Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques pour tous les véhicules et des contrôles techniques routiers pour les véhicules destinés à des activités de transport routier commercial; en outre, des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient être prévues **pour** garantir **que** les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière **sont écartés de la voie publique**.

Amendement

- (3) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Ce dispositif devrait comprendre des contrôles techniques périodiques pour tous les véhicules et des contrôles techniques routiers pour les véhicules destinés à des activités de transport routier commercial; en outre, des dispositions relatives à une procédure d'immatriculation devraient être prévues. **Les contrôles périodiques devraient constituer l'instrument principal permettant de garantir le bon état des véhicules. Les contrôles routiers pour les véhicules utilitaires devraient uniquement compléter les contrôles périodiques et viser les véhicules constituant un danger immédiat du point de vue de la sécurité routière.**

⁽¹⁾ La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente, conformément à l'article 57, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (A7-0210/2013).

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 2**Proposition de règlement****Considérant 3 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Tous les véhicules utilisés sur la voie publique sont tenus, sans préjudice des exigences en matière de contrôle technique périodique, d'être aptes à circuler à tout moment de leur utilisation.

Amendement 3**Proposition de règlement****Considérant 3 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) La mise en œuvre des mesures en matière de contrôle technique devrait inclure des campagnes de sensibilisation destinées à inciter les propriétaires de véhicules à adopter de bonnes pratiques et de bonnes habitudes découlant de vérifications élémentaires sur leur véhicule.

Mardi 2 juillet 2013

Amendements 4 et 115
Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

- (4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est toutefois nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques périodiques, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent conformes aux normes de sécurité pendant toute leur durée de vie. ***Ce dispositif devrait s'appliquer aux catégories de véhicules définies dans la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, et dans la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules, et abrogeant la directive 74/150/CEE.***

Amendement

- (4) Un certain nombre de normes et d'exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées au niveau de l'Union. Il est toutefois nécessaire de veiller, grâce à un dispositif de contrôles techniques périodiques, à ce que les véhicules qui ont été mis sur le marché restent conformes aux normes de sécurité pendant toute leur durée de vie. ***Tout équipement monté ultérieurement ayant une incidence sur les paramètres de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ne devrait pas affecter négativement ces paramètres tels qu'ils étaient à la date de la réception, de la première immatriculation ou de l'entrée en service. Les États membres pourraient introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des catégories de véhicules définies dans la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues; ce dispositif national de contrôles techniques devrait s'appliquer aux catégories de véhicules définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, et dans la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules.***

Amendement 5

Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

- (5 bis) ***En révélant de façon précoce une défaillance d'un véhicule déterminante pour la sécurité routière, chacun contribue à remédier à cette défaillance et, par conséquent, à éviter un accident; les coûts dus aux accidents ainsi épargnés devraient permettre de mettre en place un système de bonus.***

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 6
Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

- (6) Une large part du total des émissions dues au transport routier, en particulier le CO₂, provient d'une minorité de véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal. On estime que 5 % du parc automobile émettent 25 % de la quantité totale des polluants. Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait également à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.

Amendement

- (6) Une large part du total des émissions dues au transport routier, en particulier le CO₂, provient d'une minorité de véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal. On estime que 5 % du parc automobile émettent 25 % de la quantité totale des polluants. ***Cela concerne également l'augmentation des émissions de particules et de NOx par les nouveaux modèles de moteurs, qui nécessitent un test des émissions plus approfondi, comprenant notamment un contrôle, réalisé à l'aide d'un dispositif de contrôle électronique, de l'intégrité et de la fonctionnalité du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule, confirmé par le contrôle du tuyau d'échappement déjà prévu, afin de garantir un contrôle complet du système d'émissions, le contrôle sur la base de l'OBD seul n'étant pas fiable.*** Par conséquent, un dispositif de contrôles techniques périodiques contribuerait également à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules.

Amendement 8
Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

- (8) Les véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont ***de plus en plus*** utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport ***locales. Dès lors que le risque qu'ils représentent est comparable à celui des camions, ces véhicules devraient être*** soumis aux mêmes contrôles.

Amendement

- (8) Les véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h sont ***parfois*** utilisés pour remplacer les camions dans les activités de transport ***routier de marchandises à des fins commerciales. Il importe de s'assurer que, lorsque les véhicules agricoles sont utilisés de cette manière, ils sont*** soumis aux mêmes contrôles ***que les camions.***

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 9
Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

- (9) Les véhicules présentant un intérêt historique **sont réputés préserver** le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et **être** rarement utilisés **sur la voie publique**. Il convient dès lors de permettre aux États membres d'étendre le contrôle technique à cette catégorie de véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique des autres types de véhicules spécialisés.

Amendement

- (9) Les véhicules présentant un intérêt historique **préservent** le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits, **sont entretenus dans des conditions conformes à l'époque historique et sont** rarement utilisés **en tant que véhicules d'usage quotidien**. Il convient dès lors de permettre aux États membres d'étendre **le délai pour le** contrôle technique **périodique de** cette catégorie de véhicules **ou de réglementer par ailleurs le régime de contrôle technique qui leur est applicable**. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique des autres types de véhicules spécialisés.

Amendement 10
Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

- (10) Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par **les États membres** ou par des organismes **agréés, sous leur surveillance**. Les États membres **devraient en tout état de cause rester responsables du contrôle technique, même si le dispositif national permet l'agrément d'organismes privés, y compris ceux qui exécutent les réparations**.

Amendement

- (10) Le contrôle technique étant une activité souveraine, il devrait être effectué par **l'État membre concerné**, ou par **un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements, à caractère éventuellement privé, désignés par lui, habilités pour la circonstance et agissant sous sa surveillance directe**. Lorsque les établissements chargés du contrôle technique exercent en même temps des activités de réparation des véhicules, les États membres devraient veiller tout particulièrement à ce que soient préservées l'objectivité et une haute qualité du contrôle.

Amendement 11
Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

- (10 bis) **En vue d'améliorer l'application du principe de libre circulation au sein de l'Union, le certificat de contrôle technique délivré dans l'État membre d'origine de l'immatriculation doit être mutuellement reconnu par les États membres aux fins de la ré-immatriculation.**

Amendement

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (10 ter) **Lorsqu'il est établi que l'harmonisation du contrôle technique a été réalisée à un degré suffisant, des dispositions relatives à la pleine reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique dans toute l'Union devraient être mises en place.**

Amendement 13

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (11) Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient non seulement fournir l'ensemble des données couvertes par le certificat de conformité mais aussi rendre accessibles les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des **composants** de sécurité et de protection de l'environnement. **De même, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur les réparations et l'entretien devraient autoriser l'accès des centres d'inspection aux informations nécessaires au contrôle technique. Ces dispositions sont cruciales, notamment dans le domaine des systèmes commandés électriquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur.**
- (11) Pour l'inspection des véhicules et de leurs composants électroniques de sécurité en particulier, il est indispensable d'avoir accès aux spécifications techniques de chaque véhicule. Par conséquent, les constructeurs devraient non seulement fournir l'ensemble des données couvertes par le certificat de conformité mais aussi rendre accessibles les données nécessaires à la vérification du bon fonctionnement des **systèmes** de sécurité et de protection de l'environnement. **Ces données devraient inclure les renseignements permettant le contrôle du bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules de telle sorte qu'ils puissent être examinés dans le cadre d'un contrôle technique périodique, de manière à établir un taux prévisible d'approbation ou d'échec.**

Amendement 14

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (12) Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité partout dans l'Union, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient faire l'objet de spécifications à l'échelon de l'Union.
- (12) Pour amener les contrôles à un niveau élevé de qualité partout dans l'Union, les équipements de contrôle utilisés, leur entretien et leur étalonnage devraient faire l'objet de spécifications à l'échelon de l'Union. **Il y a lieu d'encourager les innovations dans les domaines des systèmes, des procédures et des équipements de contrôle, de manière à réduire davantage les coûts et à maximiser les bénéfices.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 15
Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

- (13) Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance, en évitant tout conflit d'intérêts. **Les résultats du contrôle ne devraient donc pas dépendre du salaire ou de tout avantage économique ou personnel.**

Amendement

- (13) Lors du contrôle technique, les inspecteurs devraient agir en toute indépendance, en évitant tout conflit d'intérêts. **Les États membres devraient faire en sorte que les inspections soient effectuées de manière réglementaire et veiller tout particulièrement à leur objectivité.**

Amendement 16
Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (13 bis) **La qualité et l'impartialité des centres de contrôle technique sont des éléments essentiels pour parvenir à améliorer la sécurité routière. Par conséquent, les centres de contrôle effectuant des contrôles techniques devraient, par exemple, satisfaire aux exigences minimales visées par la norme ISO 17020 portant sur les exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.**

Amendement 17
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

- (14) Les résultats ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés.

Amendement

- (14) Les résultats ne devraient pas être modifiés à des fins commerciales. L'organe de surveillance ne devrait être autorisé à modifier les résultats d'un contrôle effectué par un inspecteur que dans le seul cas où ceux-ci sont manifestement erronés, **et devrait imposer des sanctions appropriées à l'organisme qui a délivré le certificat.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 18
Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

- (15) Un contrôle technique de qualité nécessite un personnel hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques. Une période transitoire devrait être définie pour permettre une adaptation harmonieuse du personnel actuel vers le nouveau dispositif de formation périodique.

Amendement

- (15) Un contrôle technique de qualité nécessite un personnel hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques. Une période transitoire devrait être définie pour permettre une adaptation harmonieuse du personnel actuel vers le nouveau dispositif de formation périodique. ***Les États membres qui appliquent déjà un niveau de formation, de compétence et de contrôle plus élevé que les exigences minimales définies devraient être autorisés à conserver ce niveau plus élevé.***

Amendement 19
Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission

- (17) La fréquence des contrôles devrait être adaptée en fonction du type de véhicule ***et de son kilométrage***. Les véhicules risquent davantage de présenter des défaillances techniques lorsqu'ils atteignent un certain âge ***et, surtout en cas d'utilisation intensive, lorsqu'ils atteignent un certain kilométrage***. Il convient dès lors ***d'augmenter la fréquence des contrôles des véhicules âgés et des véhicules au kilométrage élevé.***

Amendement

- (17) La fréquence des contrôles devrait être adaptée en fonction du type de véhicule. Les véhicules risquent davantage de présenter des défaillances techniques lorsqu'ils atteignent un certain âge. Il convient dès lors ***de contrôler plus fréquemment*** les véhicules âgés.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 20
Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission

- (19) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. L'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes dans la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler.

Amendement

- (19) Le contrôle technique automobile devrait porter sur tous les points spécifiques de la conception, de la construction et de l'équipement du véhicule contrôlé. ***Ces points devraient être mis à jour afin de tenir compte de l'évolution de la recherche et des progrès techniques en matière de sécurité des véhicules. Les roues non-standard, placées sur des essieux non-standard, devraient être considérées comme un point de sécurité critique et être incluses dans les contrôles techniques.*** L'état actuel de la technologie des véhicules nécessite d'inclure les systèmes électroniques modernes dans la liste des points à contrôler. Afin de parvenir à une harmonisation du contrôle technique automobile, il convient de définir des méthodes de contrôle pour chacun de ces points à contrôler.

Amendement 21
Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (20 bis) ***Les normes de contrôle technique devraient être fixées à un niveau minimal élevé à l'échelle de l'Union, ce qui permettrait aux États membres qui disposent déjà de normes plus strictes que celles établies par le présent règlement de les maintenir et de les adapter au progrès technique le cas échéant.***

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 22
Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission

- (21) Lorsque des défaillances sont détectées dans le cadre d'un contrôle technique, le titulaire de l'immatriculation du véhicule contrôlé devrait remédier à ces défaillances sans délai, surtout si celles-ci représentent un risque pour la sécurité routière. En cas de défaillances critiques, ***l'immatriculation du*** véhicule devrait ***être suspendue*** jusqu'à ce que les défaillances en question soient complètement rectifiées.

Amendement

- (21) Lorsque des défaillances sont détectées dans le cadre d'un contrôle technique, le titulaire de l'immatriculation du véhicule contrôlé devrait remédier à ces défaillances sans délai, surtout si celles-ci représentent un risque pour la sécurité routière. En cas de défaillances critiques, ***le*** véhicule ***ne*** devrait ***plus circuler sur la voie publique*** jusqu'à ce que les défaillances en question soient complètement rectifiées.

Amendement 23
Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

- (22) ***Un*** certificat de contrôle technique devrait être délivré après chaque contrôle. ***Ce certificat devrait mentionner notamment des informations concernant*** l'identité du véhicule et les résultats du contrôle. ***Pour assurer un suivi approprié des contrôles,*** les États membres devraient collecter et conserver ces informations dans une base de données.

Amendement

- (22) ***Afin d'assurer le suivi approprié des résultats du contrôle, un*** certificat de contrôle technique devrait être délivré après chaque contrôle ***et devrait aussi être produit sous la forme électronique et contenir le même nombre d'informations*** concernant l'identité du véhicule et les résultats du contrôle ***que le certificat de contrôle technique original.*** Par ailleurs, les États membres devraient collecter et conserver ces informations dans une base de données ***centralisée afin de pouvoir vérifier facilement l'authenticité des résultats des contrôles techniques périodiques.***

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 24

Proposition de règlement

Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) *L'immatriculation de certaines catégories de véhicules, telles les remorques légères, n'étant pas obligatoire dans certains États membres, les informations relatives aux résultats positifs d'un contrôle technique devraient être disponibles sous la forme d'une preuve de réussite du contrôle, affichée de manière visible sur le véhicule.*

Amendement 25

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23) On estime que la fraude au compteur kilométrique concerne 5 % à 12 % des ventes de véhicules d'occasion, ce qui se traduit par un coût très important, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros par an, pour la société et par une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. Pour lutter contre cette fraude, la mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'obligation de présenter le certificat du contrôle précédent devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. Ces fraudes devraient **également** être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

(23) On estime que la fraude au compteur kilométrique concerne 5 % à 12 % des ventes de véhicules d'occasion **au sein d'un même pays (ces chiffres étant encore plus élevés dans le cas de ventes transfrontalières)**, ce qui se traduit par un coût très important, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros par an, pour la société et par une évaluation incorrecte de l'état des véhicules. Pour lutter contre cette fraude, la mention du kilométrage sur le certificat de contrôle et l'obligation de présenter le certificat du contrôle précédent devraient faciliter la détection de toute altération ou manipulation du compteur kilométrique. **La création d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules recensant les kilométrages et les graves accidents subis par les véhicules pendant toute leur durée de vie, dans le respect de la protection des données, contribuerait également à empêcher toute manipulation et permettrait l'accès à des informations importantes.** Ces fraudes devraient **en outre** être considérées plus systématiquement comme des infractions passibles de sanction.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 26
Proposition de règlement
Considérant 25

Texte proposé par la Commission

- (25) Le contrôle technique s'inscrit dans un cadre réglementaire plus large qui s'applique aux véhicules tout au long de leur durée de vie, de leur homologation à leur démolition, en passant par l'immatriculation et les inspections. L'élaboration et l'interconnexion des bases de données électroniques des États et des constructeurs **devrait en principe contribuer** à améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne administrative en réduisant les coûts et les charges administratives. **Dans cette optique, la Commission devrait dès lors réaliser une étude sur la faisabilité, le coût et les avantages d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules.**

Amendement

- (25) Le contrôle technique s'inscrit dans un cadre réglementaire plus large qui s'applique aux véhicules tout au long de leur durée de vie, de leur homologation à leur démolition, en passant par l'immatriculation et les inspections. L'élaboration et l'interconnexion des bases de données électroniques des États et des constructeurs **contribueraient** à améliorer l'efficacité de l'ensemble de la chaîne administrative en réduisant les coûts et les charges administratives.

Amendement 27
Proposition de règlement
Considérant 25 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (25 bis) **Le présent règlement ayant en principe pour objectif d'encourager l'harmonisation et la normalisation des contrôles techniques périodiques des véhicules, ce qui devrait aboutir, à terme, à la création d'un marché unique des contrôles techniques périodiques dans l'Union, assorti d'un système de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique permettant aux véhicules d'être contrôlés dans n'importe quel État membre, la Commission devrait élaborer un rapport sur l'état d'avancement du processus d'harmonisation afin de déterminer quand un tel système de reconnaissance mutuelle pourra être mis en place.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 28
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

- (26) Aux fins **d'ajouter au** présent règlement **de nouvelles modalités techniques**, 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 afin de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne par catégorie de véhicules, ainsi que de la nécessité d'adapter les annexes au progrès technique. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

- (26) Aux fins **de mettre à jour le** 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 afin de tenir compte, le cas échéant, de l'évolution de la législation en matière de réception par type européenne par catégorie de véhicules, ainsi que de la nécessité d'adapter les annexes au progrès technique. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 29
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

- (29) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

Amendement

- (29) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. **Les États membres peuvent décider d'imposer des exigences plus strictes que les critères minimaux.**

Amendement 30
Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules.

Amendement

Le présent règlement établit un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules **réalisé sur la base de normes et d'exigences techniques minimales dans le but d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 1

Texte proposé par la Commission

-
- véhicules à moteur **ayant au moins quatre roues, utilisés** pour le transport de **voyageurs** et ne comportant, outre le siège du conducteur, pas plus de huit places assises — catégorie M1;

Amendement

-
- véhicules à moteur **conçus et construits essentiellement** pour le transport de **personnes et de leurs bagages** et ne comportant, outre le siège du conducteur, pas plus de huit places assises — catégorie M1;

Amendement 32

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 2

Texte proposé par la Commission

-
- véhicules à moteur **utilisés** pour le transport de **passagers** et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises — catégories M2 et M3;

Amendement

-
- véhicules à moteur **conçus et construits essentiellement** pour le transport de **personnes et de leurs bagages** et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises — catégories M2 et M3;

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 3

Texte proposé par la Commission

-
- véhicules à moteur **ayant au moins quatre roues, normalement utilisés** pour le transport de marchandises **par route** et ayant une masse maximale **admissible** n'excédant pas 3,5 tonnes — catégorie N1;

Amendement

-
- véhicules à moteur **conçus et construits essentiellement** pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale n'excédant pas 3,5 tonnes — catégorie N1;

Amendement 34

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 4

Texte proposé par la Commission

-
- véhicules **utilisés** pour le transport de marchandises ayant une masse maximale **admissible** supérieure à 3,5 tonnes — catégories N2 et N3;

Amendement

-
- véhicules à moteur **conçus et construits essentiellement** pour le transport de marchandises ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories N2 et N3;

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 5

Texte proposé par la Commission

-
- remorques **et semi-remorques** ayant une masse maximale **admissible n'excédant pas** 3,5 tonnes — catégories O1 et O2;

Amendement

-
- remorques **conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes**, ayant une masse maximale **comprise entre 750 kg et** 3,5 tonnes — catégories O1 et O2;

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 6

Texte proposé par la Commission

-
- remorques **et semi-remorques** ayant une masse maximale **admissible** supérieure à 3,5 tonnes — catégories O3 et O4;

Amendement

-
- remorques **conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes**, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes — catégories O3 et O4;

Amendement 117/1

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 7

Texte proposé par la Commission

-
- véhicules à deux ou trois roues — catégories **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, **L6e** et L7e;

Amendement

-
- **à compter du 1^{er} janvier 2016**, véhicules à deux ou trois roues — catégories L3e, L4e, L5e et L7e;

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — tiret 8

Texte proposé par la Commission

-
- tracteurs à roues ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h – **catégorie T5**.

Amendement

-
- tracteurs à roues **de catégorie T5 principalement utilisés sur la voie publique** ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 39

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres peuvent en outre étendre l'obligation de contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules. Ils informent la Commission lorsqu'ils prennent la décision d'étendre cette obligation en précisant les motifs justifiant une telle décision.

Amendement 117/2

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 ter — nouveau

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Le présent règlement est applicable à compter du 1^{er} janvier 2018 aux catégories de véhicules ci-après, sauf si la Commission démontre dans le rapport qu'elle élabore en application de l'article 18 bis qu'une telle mesure serait inefficace:

— véhicules à deux ou trois roues — catégories L1e, L2e et L6e.

Amendement 40

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 2 — tiret 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

— véhicules **appartenant aux** forces armées, **aux** services des pompiers, **à** la protection civile, **aux** services d'urgence ou de sauvetage;

— véhicules **utilisés par** les forces armées, **les** services des pompiers, la protection civile, **les** services d'urgence ou de sauvetage;

Amendement 41

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 2 — tiret 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

— **remorques de la catégorie O2 ayant une masse maximale n'excédant pas 2,0 tonnes, à l'exception des remorques de la catégorie O2 du type caravane.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 42
Proposition de règlement
Article 3 — point 5

Texte proposé par la Commission

- (5) «véhicule à deux ou trois roues», tout véhicule à moteur, reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle;

Amendement

supprimé

Amendement 43
Proposition de règlement
Article 3 — point 7

Texte proposé par la Commission

- (7) «véhicule présentant un intérêt historique», tout véhicule remplissant l'ensemble des conditions suivantes:

- il a été construit il y a au moins 30 ans;
- **il est entretenu au moyen de pièces de rechange reproduisant les composants historiques du véhicule;**
- aucune modification **n'a été apportée aux** caractéristiques techniques **de ses composants principaux tels que le moteur, les freins, la direction ou la suspension;**
- **son aspect n'a pas été modifié;**

Amendement

- (7) «véhicule présentant un intérêt historique», tout véhicule **considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par l'une de ses autorités compétentes désignées, et** remplissant l'ensemble des conditions suivantes:

- il a été construit **ou immatriculé pour la première fois** il y a au moins 30 ans;
- **son modèle particulier, tel que défini par les actes législatifs pertinents de l'Union sur la réception par type, n'est plus produit;**
- **il est préservé et entretenu dans des conditions conformes à l'époque historique et n'a dès lors subi** aucune modification majeure **de ses** caractéristiques techniques;

Amendement 44
Proposition de règlement
Article 3 — point 9

Texte proposé par la Commission

- (9) «contrôle technique», **la vérification que les pièces et composants d'un** véhicule **se conforment** aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur à la date de sa réception, de sa première immatriculation ou de sa mise en circulation, **ainsi qu'au** moment de son adaptation;

Amendement

- (9) «contrôle technique», **un contrôle visant à garantir qu'un** véhicule **peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et est conforme** aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur à la date de sa réception, de sa première immatriculation ou de sa mise en circulation, **ou au** moment de son adaptation;

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 45
Proposition de règlement
Article 3 — point 13

Texte proposé par la Commission

(13) «inspecteur», toute personne autorisée par un État membre à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou au nom de l'autorité compétente;

Amendement

(13) «inspecteur», toute personne autorisée par un État membre **ou par son autorité compétente** à effectuer des contrôles techniques dans un centre de contrôle ou au nom de l'autorité compétente;

Amendement 46
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le contrôle technique est effectué **uniquement** par l'autorité compétente **de l'État** membre ou par **un centre de contrôle agréé par celui-ci**.

Amendement

2. Le contrôle technique est effectué, **en principe, dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé** par l'autorité compétente **dudit État** membre, **par un organisme public auquel il a confié cette tâche, ou par des organismes ou des établissements agréés par l'État et agissant sous sa surveillance, y compris des organismes privés agréés**.

Amendement 47
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les constructeurs automobiles fournissent aux centres de contrôles ou, le cas échéant, à l'autorité compétente l'accès aux informations techniques nécessaires au contrôle technique, conformément à l'annexe I. La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures d'accès aux informations techniques visées à l'annexe I, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Amendement

3. Les constructeurs automobiles fournissent **gratuitement** aux centres de contrôles **et aux fabricants d'équipements de contrôle** ou, le cas échéant, à l'autorité compétente l'accès aux informations techniques nécessaires au contrôle technique, conformément à l'annexe I. **Pour les fabricants d'équipements de contrôle, ces informations comprennent les renseignements nécessaires permettant d'utiliser l'équipement de contrôle pour une évaluation positive ou négative du bon fonctionnement des systèmes de contrôle électronique des véhicules.** La Commission adopte des règles détaillées concernant les procédures d'accès aux informations techniques visées à l'annexe I **et examine la faisabilité d'un point d'accès unique**, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 48
Proposition de règlement
Chapitre 3 — titre

Texte proposé par la Commission

EXIGENCES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE

Amendement

EXIGENCES **MINIMALES** APPLICABLES AU CONTRÔLE
TECHNIQUE

Amendement 50
Proposition de règlement
Article 5 — paragraphe 1 — tiret 2

Texte proposé par la Commission

— véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, **ensuite deux ans plus tard**, puis **annuellement**;

Amendement

— véhicules appartenant aux catégories M1, N1 et O2: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis **tous les deux ans**;

Amendement 51
Proposition de règlement
Article 5 — paragraphe 1 — tiret 3

Texte proposé par la Commission

— véhicules appartenant à la catégorie M1 immatriculés en tant que taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M2, M3, N2, N3, **T5**, O3 et O4: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement.

Amendement

— véhicules appartenant à la catégorie M1 immatriculés en tant que taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M2, M3, N2, N3, O3 et O4: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement;

Amendement 52
Proposition de règlement
Article 5 — paragraphe 1 — tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

— **véhicules appartenant à la catégorie T5 principalement utilisés sur la voie publique: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis annuellement;**

Amendement 53
Proposition de règlement
Article 5 — paragraphe 1 — tiret 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

— **autres catégories de véhicules: à des intervalles définis par l'État membre d'immatriculation.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Chaque État membre est libre de subventionner les contrôles techniques si le propriétaire du véhicule opte pour une réduction de l'intervalle des contrôles à un an. Ces subventions commencent au plus tôt 10 ans après la date de la première immatriculation du véhicule.

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Un État membre peut exiger que les véhicules de n'importe quelle catégorie immatriculés sur son territoire soient soumis à des contrôles techniques périodiques plus fréquents.

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Si, lors du premier contrôle technique effectué après sa première immatriculation, un véhicule de la catégorie M1 ou N1 a atteint 160 000 km, il est ensuite soumis à un contrôle technique annuel.

supprimé

Amendement 57

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Le titulaire du certificat d'immatriculation peut demander au centre de contrôle ou, le cas échéant, à l'autorité compétente d'effectuer le contrôle technique pendant une période commençant le premier jour du mois qui précède le mois de la date anniversaire visée au paragraphe 1 et se terminant le dernier jour du deuxième mois suivant cette date, sans que cela modifie la date du prochain contrôle technique.

3. Le titulaire du certificat d'immatriculation peut demander au centre de contrôle ou, le cas échéant, à l'autorité compétente **ou aux organismes ou établissements agréés par l'État et agissant sous sa surveillance** d'effectuer le contrôle technique pendant une période commençant le premier jour du mois qui précède le mois de la date anniversaire visée au paragraphe 1 et se terminant le dernier jour du deuxième mois suivant cette date, sans que cela modifie la date du prochain contrôle technique.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 4 — tiret 3

Texte proposé par la Commission

— *en cas de changement de titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.*

Amendement

supprimé

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 4 — tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

— *si le véhicule a atteint 160 000 km.*

Amendement

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le contrôle technique couvre les domaines visés à l'annexe II, point 2.

Amendement

1. Le contrôle technique couvre **au minimum** les domaines visés à l'annexe II, point 2.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre du centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points énumérés à l'annexe II, point 3, à l'aide des méthodes applicables au contrôle de ceux-ci.

Amendement

2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre du centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points énumérés à l'annexe II, point 3, à l'aide des méthodes applicables au contrôle de ceux-ci **ou d'autres méthodes équivalentes approuvées par une autorité compétente.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 62

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments énumérés à l'annexe IV.

Amendement

1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique, **également disponible sous forme électronique**, contenant au moins les éléments énumérés à l'annexe IV. **La Commission définit à cette fin un formulaire européen unique pour le contrôle technique.**

Amendement 63

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. **Le** centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente remet à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle **le** certificat de contrôle technique ou, **dans le cas** d'un certificat électronique, une version imprimée **dûment certifiée dudit certificat**.

Amendement

2. **Dès que le contrôle a été effectué avec succès, le** centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente remet à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle **un** certificat de contrôle technique ou, **s'il s'agit** d'un certificat **sous forme** électronique, une version imprimée **des résultats du contrôle**.

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. **Lorsqu'une demande de ré-immatriculation d'un véhicule est reçue et que le véhicule provient d'un autre État membre, les services d'immatriculation reconnaissent le certificat de contrôle technique du véhicule une fois que sa validité a été vérifiée au moment de la ré-immatriculation. Cette reconnaissance est valable pour la même période que celle de la validité originale du certificat, sauf si cette période s'étend au-delà de la période légale maximale en vigueur dans l'État membre où le véhicule fait l'objet d'une ré-immatriculation. Dans ce cas, la période de validité est revue à la baisse et calculée à compter de la date à laquelle le certificat de contrôle technique original a été émis pour ce véhicule. Avant la date d'application du présent règlement, les États membres se communiquent le format du certificat de contrôle technique reconnu par leurs autorités compétentes et transmettent des instructions sur la manière d'en vérifier l'authenticité.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Afin de vérifier le kilométrage, dans le cas où cette information n'a pas été communiquée par voie électronique suite au précédent contrôle technique, l'inspecteur demande à la personne qui présente le véhicule de produire le certificat délivré suite au précédent contrôle technique.

Amendement

4. Afin de vérifier le kilométrage, **lorsque le véhicule est équipé d'un compteur, et** dans le cas où cette information n'a pas été communiquée par voie électronique suite au précédent contrôle technique, l'inspecteur demande à la personne qui présente le véhicule de produire le certificat délivré suite au précédent contrôle technique, **si le certificat n'a pas été délivré par voie électronique.**

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les résultats du contrôle technique sont transmis à l'autorité d'immatriculation du véhicule. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

Amendement

5. Les résultats du contrôle technique sont transmis **sans tarder par voie électronique** à l'autorité d'immatriculation du véhicule. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. En cas de défaillances majeures, l'autorité compétente **décide** des conditions auxquelles le véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique. Celui-ci a lieu au plus tard six semaines après le premier contrôle.

Amendement

2. En cas de défaillances majeures, l'autorité **nationale** compétente **peut décider** des conditions auxquelles le véhicule peut circuler avant de subir un nouveau contrôle technique. Celui-ci a lieu au plus tard six semaines après le premier contrôle.

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. En cas de défaillances critiques, **le véhicule ne peut plus circuler sur la voie publique et son immatriculation est suspendue, conformément à l'article 3bis de la directive XXX du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules**, jusqu'à ce que les défaillances soient rectifiées **et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.**

Amendement

3. En cas de défaillances critiques, **l'État membre ou l'autorité compétente peut empêcher ou limiter la circulation du véhicule sur la voie publique** jusqu'à ce que les éventuelles défaillances **critiques** soient rectifiées.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 10 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date du prochain contrôle technique.

Amendement

Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire délivre une preuve pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date du prochain contrôle technique. ***Cette preuve ne doit pas être délivrée s'il est possible d'indiquer sur le certificat d'immatriculation la date de réalisation du contrôle technique et du prochain passage à celui-ci.***

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 10 — alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsque le véhicule contrôlé appartient à une catégorie de véhicule dont l'immatriculation n'est pas obligatoire dans l'État membre où il a été mis en circulation, une preuve de réussite du contrôle est affichée de manière visible sur le véhicule.

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 10 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée conformément au paragraphe précédent.

Amendement

Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée conformément au premier alinéa ***par un autre État membre, ou la mention correspondante indiquée sur le certificat d'immatriculation, pour autant que cette preuve ait été délivrée pour un véhicule immatriculé dans cet État.***

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe V.

Amendement

1. Les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent ***au minimum*** les exigences techniques minimales établies à l'annexe V.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les centres de contrôle dans lesquels des inspecteurs effectuent les contrôles techniques sont agréés par un État membre ou par son autorité compétente.

Amendement 74

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Les centres de contrôle agréés par les États membres avant l'entrée en vigueur du présent règlement doivent être soumis à un nouvel examen pour vérifier qu'ils satisfont aux normes minimales après une période d'au moins 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Amendement 75

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Afin de satisfaire aux exigences minimales relatives à la gestion de la qualité, les centres de contrôle respectent les exigences imposées par l'État membre qui a délivré l'agrément. Les centres de contrôle garantissent l'objectivité et la haute qualité du contrôle des véhicules.

Amendement 76

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le contrôle technique est effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies par l'annexe VI.

1. Le contrôle technique est effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies par l'annexe VI. **Les États membres peuvent définir des exigences supplémentaires de compétence et de formation.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 77

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres prescrivent la formation adéquate des inspecteurs, conformément aux exigences en matière de compétence.

Amendement 78

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les États membres délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées au point 3 de l'annexe VI.

2. Les autorités compétentes ou, le cas échéant, les centres de formation agréés délivrent un certificat aux inspecteurs qui respectent les exigences minimales de compétence et de formation. Ce certificat contient au moins les informations énumérées au point 3 de l'annexe VI.

Amendement 79

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les inspecteurs employés par les autorités des États membres ou par un centre de contrôle à la date d'application du présent règlement sont exemptés des exigences établies au point 1 de l'annexe VI. Les États membres délivrent à ces inspecteurs un certificat d'équivalence.

3. Les inspecteurs employés ou agréés par les autorités compétentes des États membres ou par un centre de contrôle à la date d'application du présent règlement sont exemptés des exigences établies au point 1 de l'annexe VI. Les États membres délivrent à ces inspecteurs un certificat d'équivalence.

Amendement 80

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Une personne qui a réalisé des réparations ou l'entretien d'un véhicule ne doit pas participer en tant qu'inspecteur au contrôle technique périodique ultérieur de ce même véhicule, sauf si l'organe de surveillance s'est assuré qu'un niveau élevé d'objectivité pouvait être garanti. Les États membres peuvent imposer des exigences plus strictes en ce qui concerne la séparation des activités.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 81

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le centre de contrôle informe la personne présentant le véhicule au contrôle **des réparations à effectuer** et ne modifie pas les résultats du contrôle à des fins commerciales.

Amendement

5. Le centre de contrôle informe la personne **ou l'atelier de réparation** présentant le véhicule au contrôle **des défaillances observées sur le véhicule** et ne modifie pas les résultats du contrôle à des fins commerciales.

Amendement 82

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Chaque État membre veille à ce que les centres de contrôle présents sur son territoire fassent l'objet d'une surveillance.

Amendement 83

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les centres de contrôle directement exploités par **une autorité** compétente sont exemptés des exigences concernant l'agrément et la surveillance.

Amendement

2. Les centres de contrôle directement exploités par **l'autorité** compétente **d'un État membre** sont exemptés des exigences concernant l'agrément et la surveillance.

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 15

Texte proposé par la Commission

La Commission examine **la faisabilité, le coût et les avantages d'une** plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique entre les autorités des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle et les constructeurs automobiles.

Amendement

La Commission examine **la manière la plus efficace et la plus utile de mettre en place une** plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules **en tirant parti des solutions informatiques existantes déjà mises en œuvre concernant les échanges internationaux de données de manière à réduire les frais au maximum et à éviter les doubles emplois. Lors de cet examen, la Commission étudie les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants** en vue d'échanger des informations sur les données du contrôle technique **et du kilométrage** entre les autorités **compétentes** des États membres chargées du contrôle, de l'immatriculation et de la réception des véhicules, les centres de contrôle, **les fabricants d'équipements de vérification** et les constructeurs automobiles.

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sur la base de cet examen, **elle** propose et évalue différentes options, y compris la possibilité de supprimer l'exigence d'une preuve de réussite du contrôle telle que prévue à l'article 10. Au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats de cet examen et dépose, le cas échéant, une proposition législative.

La Commission examine également le recueil et le stockage des données existantes relatives à la sécurité concernant les véhicules impliqués dans des accidents graves. Ces données devraient au moins comprendre des informations sur les composants ayant une fonction de sécurité qui ont été remplacés et réparés.

Les informations relatives à l'historique d'un véhicule devraient être mises à la disposition des inspecteurs effectuant le contrôle dudit véhicule et, sous forme anonyme, aux États membres, afin de les aider à planifier et à mettre en œuvre des mesures destinées à renforcer la sécurité routière, ainsi qu'au titulaire du certificat d'immatriculation ou au propriétaire du véhicule.

Sur la base de cet examen, **la Commission** propose et évalue différentes options, y compris la possibilité de supprimer l'exigence d'une preuve de réussite du contrôle telle que prévue à l'article 10 **et la mise en place d'un système permettant l'échange entre les États membres, lors des ventes transfrontalières de véhicules, d'informations relatives aux kilométrages desdits véhicules et aux graves accidents subis par ceux-ci, pendant toute leur durée de vie.** Au plus tard deux ans après la date d'application du présent règlement, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats de cet examen et dépose, le cas échéant, une proposition législative.

Amendement 85

Proposition de règlement

Article 17

Texte proposé par la Commission

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec **l'article 19, en ce qui concerne:**

- **la mise à jour, le cas échéant, de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 5, paragraphes 1 et 2, afin de tenir compte des changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation visée à l'article 3, paragraphe 1,**
- **l'adaptation des annexes aux progrès techniques ou afin de tenir compte de l'évolution du droit international ou de la législation de l'Union.**

Amendement

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec **l'article 18, en vue de mettre à jour:**

- a) **la désignation des catégories de véhicules à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphes 1 et 2, le cas échéant lors de** changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation **relative à la réception des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles;**
- b) **l'annexe II, point 3, en ce qui concerne les méthodes et les causes de défaillance, et l'annexe V, si des méthodes de contrôle plus efficaces et efficaces sont disponibles, ainsi que l'annexe I, si des informations supplémentaires sont nécessaires pour effectuer les contrôles techniques;**

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

Amendement

- c) l'annexe II, point 3, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance, l'annexe III en ce qui concerne l'évaluation des défaillances, et l'annexe V, afin de les adapter aux évolutions de la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement, et l'annexe I, si des informations supplémentaires sont nécessaires pour effectuer les contrôles techniques.

Amendement 86

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La **délégation de pouvoir prévue** à l'article 17 est **accordée** pour une durée **indéterminée** à compter de [la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

2. Le **pouvoir d'adopter des actes délégués visé** à l'article 17 est **conféré à la Commission** pour une durée **de cinq ans** à compter de [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 de 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 87

Proposition de règlement

Article 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 18 bis

Rapport sur les véhicules à deux ou trois roues.

Au plus tard [trois ans à compter de la date de publication du présent règlement], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'incorporation des véhicules à deux ou trois roues dans le champ d'application du présent règlement. Ce rapport analyse la situation en matière de sécurité routière dans l'Union pour cette catégorie de véhicules. En particulier, la Commission compare les résultats en matière de sécurité routière pour cette catégorie de véhicules dans les États membres qui soumettent ladite catégorie au contrôle technique avec les résultats enregistrés dans les États membres qui ne la soumettent pas au contrôle, afin d'apprécier si le contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues est proportionné aux objectifs de sécurité routière fixés. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 110
Proposition de règlement
Article 18 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 18 ter

Établissement de rapports

Au plus tard [cinq années à compter de la date de publication du présent règlement], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et les effets du présent règlement, notamment en ce qui concerne la fréquence des contrôles, le niveau d'harmonisation des contrôles techniques périodiques et l'efficacité des dispositions relatives à la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas d'immatriculation des véhicules en provenance d'un autre État membre. Le rapport analyse également s'il existe un niveau suffisant d'harmonisation pour permettre une reconnaissance mutuelle totale des certificats de contrôle technique dans toute l'Union et s'il est nécessaire de définir des normes européennes plus strictes pour atteindre cet objectif. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.

Amendement 88
Proposition de règlement
Article 19 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que la manipulation ou l'altération du compteur kilométrique soit considérée comme une infraction passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que la manipulation ou l'altération **de composants ou systèmes du véhicule ayant une influence sur le respect des exigences en matière de sécurité et d'environnement** ou du compteur kilométrique soit considérée comme une infraction passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, **ainsi que pour garantir l'exactitude du relevé du compteur kilométrique tout au long de la vie du véhicule.**

Amendement 89
Proposition de règlement
Annexe I — partie 5 — point 5.3 — tiret a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

— **Pression des pneus recommandée**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 90

Proposition de règlement

Annexe II — partie 1 — alinéa 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

En cas d'impossibilité de contrôler un véhicule au moyen d'une méthode de contrôle recommandée figurant à la présente annexe, le centre de contrôle peut effectuer le contrôle en utilisant une autre méthode ayant été approuvée par écrit par l'autorité compétente appropriée. L'autorité compétente doit s'être assurée que les normes de sécurité et de protection de l'environnement seront respectées.

Amendement 91

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 1.8 — sous-point a

Texte proposé par la Commission

1.8. Liquide de frein

Mesure de la température d'ébullition ou de la teneur en eau

a) Température d'ébullition du liquide de frein trop basse **ou teneur en eau trop élevée.**

Amendement

1.8. Liquide de frein

Mesure de la température d'ébullition ou de la teneur en eau

a) Température d'ébullition du liquide de frein trop basse.

Amendement 92

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 3.3 — sous-point a

Texte proposé par la Commission

3.3. Miroirs ou dispositifs rétro-
viseurs

Contrôle visuel

a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences⁽¹⁾.

Amendement

3.3. Miroirs ou dispositifs rétro-
viseurs

Contrôle visuel

a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences⁽¹⁾, **notamment celles définies dans la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté.**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 93

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 4.1.2

Texte proposé par la Commission

4.1.2. Réglage

Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares **ou d'un écran.** L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences(1).

Amendement

4.1.2. Réglage

Déterminer l'orientation horizontale **et verticale** de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares **et d'un dispositif de commande électronique afin de vérifier la fonctionnalité dynamique, le cas échéant.** L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences(1).

Amendement 94

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 4.1.3

Texte proposé par la Commission

4.1.3. Commutation

Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1). (nombre de feux allumés en même temps).

b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.

Amendement

4.1.3. Commutation

Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, **et en utilisant, le cas échéant, un dispositif de contrôle électronique.** a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1). (nombre de feux allumés en même temps).

b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 95

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 4.1.5

Texte proposé par la Commission

- 4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire) Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, a) Dispositif inopérant.
- si possible.*
- b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.

Amendement

- 4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire) Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, a) Dispositif inopérant.
- et en utilisant, le cas échéant, un dispositif de contrôle électronique.*
- b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.

Amendement 96

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 4.3.2

Texte proposé par la Commission

- 4.3.2. Commutation Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).
- b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.

Amendement

- 4.3.2. Commutation *des feux stop et du voyant du frein de secours* Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences(1).
- en utilisant un dispositif de contrôle électronique pour faire varier la force exercée sur le détecteur de la pédale de frein et vérifier, par l'observation, le fonctionnement du voyant du frein de secours.*
- b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.
- b bis) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.*

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 97**Proposition de règlement****Annexe II — partie 3 — item 4.5.2***Texte proposé par la Commission*

4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure.
---------------------------------	--	---

Amendement

4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux	Mauvaise orientation horizontale et verticale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure.
---------------------------------	--	---

Amendement 98**Proposition de règlement****Annexe II — partie 3 — point 5.2.2 — sous-point d bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission*

5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure. (...)
--------------	--	--

Amendement

5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Fêlure ou défaut de soudure. (...) d bis) La roue n'est pas compatible avec le moyeu.
--------------	--	---

Amendement 99**Proposition de règlement****Annexe II — partie 3 — point 5.2.3 — colonne 2***Texte proposé par la Commission*

5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.
---------------------	---

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

5.2.3. Pneumatiques

Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.

Utilisation d'un manomètre pour mesurer la pression des pneumatiques et la comparer aux valeurs indiquées par le constructeur.

Amendement 100

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 8.2.1.2

Texte proposé par la Commission

8.2.1.2. Émissions gazeuses

Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾. **Dans le cas des véhicules équipés de systèmes de diagnostic embarqués appropriés, le bon fonctionnement du système de réduction des émissions peut être contrôlé par un relevé approprié du système de diagnostic embarqué (OBD) et des contrôles du bon fonctionnement de ce système, en remplacement de la mesure des émissions avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations de mise en condition formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.**

a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou

b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:

i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,

— 4,5 %, ou

— 3,5 %

selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.

ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,

— moteur tournant au ralenti: 0,5 %

— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %

ou

— moteur tournant au ralenti: 0,3 %⁶

— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %

selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

- c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur;
- d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.

Amendement

8.2.1.2. Émissions gazeuses

Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences⁽¹⁾. **Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement, même lorsqu'elle est combinée au système de diagnostic embarqué (ODB).**

Pour les véhicules équipés de systèmes OBD conformément aux exigences⁽¹⁾, relevé des informations du système OBD et contrôles (état de préparation — readiness) du bon fonctionnement de ce système avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.

Mesure des concentrations d'oxyde d'azote (NOx) à l'aide d'un équipement approprié/d'un analyseur de gaz adéquatement équipé, en utilisant les méthodes de contrôle à la sortie du tuyau d'échappement existantes.

- a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur ou

- b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:

- i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,

- 4,5 %, ou

- 3,5 %

selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.

- ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,

- moteur tournant au ralenti: 0,5 %

- moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %

ou

- moteur tournant au ralenti: 0,3 %⁶

- moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %

ou

- **moteur tournant au ralenti: 0,2 %^(6 bis)**

- **moteur tournant au ralenti accéléré: 0,1 %^(6 bis)**

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.

c) Valeur lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur;

d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important **avec le moteur tournant au ralenti**.

La concentration en NOx n'est pas conforme aux exigences ou dépasse les niveaux indiqués par le constructeur.

^(6 bis) Véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2007 (Euro 5).

Amendement 101

Proposition de règlement

Annexe II — partie 3 — point 8.2.2.2

Texte proposé par la Commission

8.2.2.2 Opacité

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980.

a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,

b) Mise en condition du véhicule: l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;

1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; (b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,

2. exigences concernant la mise en condition: pour les moteurs à aspiration naturelle: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

- i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;
- pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹,
- ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.
- ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,
- c) Procédure d'essai:
- 1,5 m⁻¹ 7.
1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;
2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.
4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ***ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées.*** Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.
5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

8.2.2.2. Opacité

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980.

- a) Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. **Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement, même lorsqu'elle est combinée au système de diagnostic embarqué (ODB).**
- a) Pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,

Pour les véhicules équipés de systèmes OBD conformément aux exigences⁽¹⁾, relevé des informations du système OBD et contrôles (état de préparation — readiness) du bon fonctionnement de ce système avec le moteur tournant au ralenti, conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables⁽¹⁾.

- b) Mise en condition du véhicule: l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;
1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,
2. exigences concernant la mise en condition: pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,
- i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement; pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹,

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.

ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,

c) Procédure d'essai:

1,5 m⁻¹.⁷

1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre; Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;

ou

2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;

0,5 m⁻¹ (^{6 bis})

3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories 1 et 2 de l'annexe I.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

4. Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.
5. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.

Mesure des concentrations d'oxyde d'azote (NOx) à l'aide d'un équipement approprié/d'un analyseur de gaz adéquatement équipé, en utilisant les méthodes existantes de contrôle en accélération libre.

La concentration en NOx n'est pas conforme aux exigences ou dépasse les niveaux indiqués par le constructeur.

^(6 bis) Véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2007 (Euro 5).

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 102
Proposition de règlement
Annexe III — point 1.8 — sous-point a

Texte proposé par la Commission

1.8. Liquide de frein	a) Température d'ébullition du liquide de frein trop basse <i>ou teneur en eau trop élevée.</i>
-----------------------	--

Amendement

1.8 Liquide de frein	a) Température d'ébullition du liquide de frein trop basse.
----------------------	---

Amendement 103
Proposition de règlement
Annexe III — point 5.2.2 — sous-point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

		Mineure	Majeure	Critique
5.2.2. Roues	a) Fêlure ou défaut de soudure. (...)			x

Amendement

		Mineure	Majeure	Critique
5.2.2. Roues	a) Fêlure ou défaut de soudure. (...) <i>d bis) La roue n'est pas compatible avec le moyeu.</i>		x	x

Amendement 104
Proposition de règlement
Annexe III — point 5.2.3

Texte proposé par la Commission

		Mineure	Majeure	Critique
5.2.3. Pneumatiques	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences ⁽¹⁾ et nuisent à la sécurité routière.		x	

Mardi 2 juillet 2013

Texte proposé par la Commission

	Mineure	Majeure	Critique
Capacité de charge ou indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			x
b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		x	
c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		x	
d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		x	
Corde visible ou endommagée.			x
e) La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences⁽¹⁾ .		x	
Moins de 80 % de la profondeur des sculptures exigée .			x
f) Frottement du pneu contre d'autres composants (dispositifs antiprojections souples).	x		
Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		x	
g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		x	
Couche de protection de la corde affectée.			x
h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal.	x		
Manifestement inopérant.		x	

Amendement

	Mineure	Majeure	Critique
5.2.3. Pneumatiques			
a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences (1) et nuisent à la sécurité routière.		x	
Capacité de charge ou indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			x
b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		x	
c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		x	
d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		x	
Corde visible ou endommagée.			x
e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient visible .		x	
La profondeur des sculptures est au niveau légal. La profondeur des sculptures des pneus est inférieure au niveau légal.			x

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

	Mineure	Majeure	Critique
f) Frottement du pneu contre d'autres composants (dispositifs antiprojections souples).	x		
Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		x	
g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ⁽¹⁾ .		x	
Couche de protection de la corde affectée.			x
h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé .	x		
Manifestement inopérant.		x	
i) La pression d'utilisation de l'un des pneumatiques du véhicule est réduite de 20 %, mais n'est pas inférieure à 150 kPa.		x	
La pression du pneumatique est inférieure 150 kPa.			x

Amendement 105

Proposition de règlement

Annexe III — point 8.2.1.2 — sous-point b

Texte proposé par la Commission

	Mineure	Majeure	Critique
8.2.1.2. Émissions gazeuses			
b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:		x	
(...)			
ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:			
— moteur tournant au ralenti: 0,5 %			
— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %			
ou			
— moteur tournant au ralenti: 0,3 %			
— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %			
selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences ⁽¹⁾ .			

Amendement

	Mineure	Majeure	Critique
8.2.1.2. Émissions gazeuses			
b) Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:		x	

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

Mineure Majeure Critique

(…)

ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions:

— moteur tournant au ralenti: 0,5 %

— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %

ou

— moteur tournant au ralenti: 0,3 %

— moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %

ou

— **moteur tournant au ralenti: 0,2 %** ^(6 bis)

— **moteur tournant au ralenti accéléré: 0,1 %** ^(6 bis)

selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences⁽¹⁾.

^(6 bis) Véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2007 (Euro 5).

Amendement 106

Proposition de règlement

Annexe III — point 8.2.2.2 — sous-point b

Texte proposé par la Commission

Mineure Majeure Critique

8.2.2.2. Opacité

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980.

Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,

x

pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m⁻¹,

pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m⁻¹,

ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences⁽¹⁾,

1,5 m⁻¹.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement

	Mineure	Majeure	Critique
8.2.2.2. Opacité			
Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1 ^{er} janvier 1980.	Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences ⁽¹⁾ n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence,	x	
	pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m ⁻¹ ,		
	pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m ⁻¹ ,		
	ou, pour les véhicules indiqués dans les exigences ⁽¹⁾ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences ⁽¹⁾ ,		
	1,5 m ⁻¹ .		
	ou		
	0,5 m-1 (6 bis)		

^(6 bis) Véhicules réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2007 (Euro 5).

Amendement 107

Proposition de règlement

Annexe IV — point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis) détail des réparations importantes ayant dû être effectuées consécutivement à un accident;

Amendement 108

Proposition de règlement

Annexe V — partie 1 — alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

D'autres équipements faisant usage de l'innovation technologique d'une manière neutre peuvent être utilisés pour autant qu'ils garantissent un niveau de qualité de contrôle tout aussi élevé.

Mardi 2 juillet 2013

Amendement 109
Proposition de règlement
Annexe V — partie 1 — alinéa 1 — point 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

15 bis) un manomètre pour mesurer la pression du pneumatique;

P7_TA(2013)0298

Politique de l'eau: substances prioritaires *I**

Résolution législative du Parlement européen du 2 juillet 2013 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 2000/60/CE et 2008/105/CE en ce qui concerne les substances prioritaires pour la politique dans le domaine de l'eau (COM(2011)0876 — C7-0026/2012 — 2011/0429(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2016/C 075/35)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2011)0876),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0026/2012),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 23 mai 2012 ⁽¹⁾,
 - vu l'avis du Comité des régions du 30 novembre 2012 ⁽²⁾,
 - vu l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 17 avril 2013, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A7-0397/2012),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

⁽¹⁾ JO C 229 du 31.7.2012, p. 116.

⁽²⁾ JO C 17 du 19.1.2013, p. 91.