

D045884/03

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 26 janvier 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 26 janvier 2017

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Règlement de la Commission complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008

E 11787

Bruxelles, le 17 janvier 2017
(OR. en)

5365/17

ENT 13
ENV 28
MI 46

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	16 janvier 2017
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D045884/03
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008

Les délégations trouveront ci-joint le document D045884/03.

p.j.: D045884/03



Bruxelles, le **XXX**
D045884/03
[...] (2016) **XXX** draft

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules¹, et notamment son article 8 et son article 14, paragraphe 3,

vu 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 (directive-cadre)², et notamment son article 39, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 692/2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007³ prévoit que les véhicules légers soient soumis à des essais conformément au nouveau cycle européen de conduite (NEDC).
- (2) Sur la base de l'évaluation continue des procédures concernées, des cycles d'essai et des résultats d'essais prévue à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, il apparaît que les informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ obtenues lors de l'essai des véhicules conformément au cycle NEDC ne sont plus adéquates et ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial.
- (3) Dans ces circonstances, il convient de prévoir une nouvelle procédure d'essai réglementaire en mettant en œuvre le cycle d'essai WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) dans la législation de l'Union.

¹ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

² JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

³ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

- (4) Le cycle WLTP a été élaboré au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et adopté sous la forme du règlement technique mondial (RTM) n° 15 par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) en mars 2014.
- (5) Outre des informations plus réalistes concernant la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour les besoins de la réglementation et de l'information des consommateurs, le cycle WLTP crée également un cadre mondial pour l'essai des véhicules, favorisant une meilleure harmonisation internationale des prescriptions en matière d'essais.
- (6) Le cycle WLTP fournit une description complète d'un cycle d'essai des véhicules pour la mesure de leurs émissions de CO₂ et de polluants réglementés dans des conditions ambiantes normalisées. Afin de l'adapter au système de réception par type de l'UE, il est nécessaire de le compléter en améliorant encore les prescriptions en matière de transparence pour ce qui concerne les paramètres techniques qui permettront à des tiers indépendants de reproduire les résultats d'essais de réception par type et en réduisant les marges de manœuvre dans les essais.
- (7) La présente proposition définit également une procédure révisée pour l'évaluation de la conformité de la production (CoP) des véhicules. Sachant que, selon les nouvelles dispositions, le coefficient d'évolution de la CoP, tel que décrit au point 4.2.4.1 de l'annexe I, sera vraisemblablement déterminé plus fréquemment par des essais spécifiques du constructeur plutôt qu'en recourant à une valeur par défaut, la procédure d'essai concernée devra être révisée en temps voulu.
- (8) Si le cycle WLTP spécifie un nouveau cycle d'essai et une nouvelle procédure pour mesurer les émissions, d'autres obligations, notamment celles liées à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, à la conformité en service et à l'information des consommateurs concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, restent essentiellement les mêmes que celles énoncées dans le règlement (CE) n° 692/2008.
- (9) Afin de permettre aux autorités compétentes en matière de réception et aux constructeurs de mettre en place les procédures nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du présent règlement, ainsi que pour respecter, autant que possible, le calendrier établi pour l'application des prescriptions en matière d'émissions, le présent règlement devrait s'appliquer aux nouvelles réceptions par type à compter du 1^{er} septembre 2017 dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et à compter du 1^{er} septembre 2018 dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2, et aux nouveaux véhicules à compter du 1^{er} septembre 2018 dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et à compter du 1^{er} septembre 2019 dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2.
- (10) Comme l'objet du présent règlement est l'introduction du cycle WLTP dans la législation européenne, le calendrier et les dispositions transitoires pour l'introduction de la procédure d'essai des émissions en conditions de conduite réelles restent inchangés par rapport à ceux définis précédemment dans les règlements (UE) 2016/427 et 2016/646.

- (11) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe des modalités d'application du règlement (CE) n° 715/2007.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

1. par «type de véhicule en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule», on entend un groupe de véhicules qui:

- a) ne diffèrent pas entre eux du point de vue des critères constituant une «famille d'interpolation», telle que définie au point 5.6 de l'annexe XXI;
- b) relèvent d'une même «plage d'interpolation pour le CO₂», telle que définie au point 1.2.3.2 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI;
- c) ne diffèrent pas entre eux du point de vue de toute caractéristique qui a une influence non négligeable sur les émissions à l'échappement, telle que, notamment:
 - les types et la séquence des dispositifs de maîtrise de la pollution (par exemple: catalyseur à trois voies, catalyseur d'oxydation, piège à NO_x en mélange pauvre, SCR, catalyseur de NO_x en mélange pauvre, piège à particules ou une combinaison des éléments précédents en une même unité);
 - le recyclage des gaz d'échappement (avec ou sans, interne/externe, avec ou sans refroidissement, à basse ou haute pression);

2. par «réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule», on entend une réception CE par type des véhicules faisant partie d'«un type de véhicule en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule» portant sur leurs émissions à l'échappement, leurs émissions de gaz de carter, leurs émissions par évaporation, leur consommation de carburant et l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules;

3. par «compteur kilométrique», on entend le compteur qui indique au conducteur la distance totale enregistrée par le véhicule depuis sa mise en service;

4. par «dispositif auxiliaire de démarrage», on entend un dispositif qui facilite le démarrage du moteur sans enrichissement du mélange air/carburant: bougies de préchauffage, modifications du calage de la pompe d'injection, etc.;

5. par «cylindrée», on entend:

a) pour les moteurs à pistons alternatifs, le volume nominal des cylindres;

b) pour les moteurs à pistons rotatifs (type Wankel), le volume nominal double des cylindres;

6. par «système à régénération périodique», on entend un dispositif de contrôle des émissions d'échappement (convertisseur catalytique, filtre à particules, par exemple) nécessitant un processus de régénération périodique à intervalles de moins de 4 000 km d'utilisation normale du véhicule;

7. par «dispositif de maîtrise de la pollution de rechange d'origine», on entend un dispositif de maîtrise de la pollution ou un assemblage de dispositifs de maîtrise de la pollution dont les types sont indiqués à l'appendice 4 de l'annexe I du présent règlement mais qui sont proposés sur le marché en tant qu'entités techniques distinctes par le détenteur de la réception par type d'un véhicule;

8. par «type de dispositif de maîtrise de la pollution», on entend des convertisseurs catalytiques et des filtres à particules qui ne diffèrent pas en ce qui concerne les aspects essentiels suivants:

a) nombre de substrats, structure et matériaux;

b) type d'activité de chaque substrat;

c) volume, rapport de la surface frontale et de la longueur du substrat;

d) matériaux de catalyse utilisés;

e) rapport des matériaux de catalyse;

f) densité alvéolaire;

g) dimensions et forme;

h) protection thermique;

9. par «véhicule monocarburant», on entend un véhicule conçu pour fonctionner principalement avec un type de carburant;

10. par «véhicule monocarburant à gaz», on entend un véhicule monocarburant qui fonctionne principalement au GPL, au GN/biométhane ou à l'hydrogène mais peut aussi être doté d'un circuit d'essence utilisé uniquement en cas d'urgence ou pour le démarrage, et dont le réservoir d'essence a une contenance maximale de 15 litres;

11. par «véhicule bicarburant», on entend un véhicule doté de deux systèmes distincts de stockage de carburant qui peut fonctionner, en partie, avec deux

carburants différents et qui est conçu pour ne fonctionner qu'avec un carburant à la fois;

12. par «véhicule bicarburant à gaz», on entend un véhicule bicarburant qui peut fonctionner à l'essence mais aussi au GPL, au GN/biométhane ou à l'hydrogène;

13. par «véhicule à carburant modulable», on entend un véhicule doté d'un seul système de stockage de carburant qui peut fonctionner avec différents mélanges de deux carburants ou plus;

14. par «véhicule à carburant modulable à l'éthanol», on entend un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner à l'essence ou avec un mélange d'essence et d'éthanol jusqu'à une teneur de 85 % d'éthanol (E85);

15. par «véhicule à carburant modulable au biogazole», on entend un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner au gazole minéral ou avec un mélange de gazole minéral et de biogazole;

16. par «véhicule hybride électrique» (VHE), on entend un véhicule sur lequel l'un des convertisseurs d'énergie de propulsion est une machine électrique;

17. par «correctement entretenu et utilisé», dans le cas d'un véhicule soumis aux essais, on entend le fait que celui-ci satisfait aux critères d'acceptation d'un véhicule sélectionné selon la procédure définie au paragraphe 2 de l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU⁴;

18. par «système de contrôle des émissions», on entend, dans le contexte du système OBD, le système de gestion électronique du moteur et tout composant relatif aux émissions du système d'échappement ou aux émissions par évaporation qui fournit des données en entrée à ce calculateur ou qui en reçoit des données en sortie;

19. par «indicateur de dysfonctionnement (MI)», on entend un signal visible ou audible qui informe clairement le conducteur du véhicule en cas de dysfonctionnement de tout composant relatif aux émissions connecté au système OBD, ou du système OBD lui-même;

20. par «dysfonctionnement», on entend la défaillance d'un composant ou d'un système relatif aux émissions entraînant le dépassement des valeurs limites d'émissions indiquées au point 2.3 de l'annexe XI ou l'incapacité du système OBD à satisfaire aux prescriptions de base en matière de surveillance figurant dans l'annexe XI;

21. par «air secondaire», on entend l'air introduit dans le système d'échappement au moyen d'une pompe, d'une soupape d'aspiration ou d'un autre dispositif, dans le but de faciliter l'oxydation des hydrocarbures et du CO contenus dans les gaz d'échappement;

22. par «cycle de conduite», on entend, en ce qui concerne les systèmes OBD des véhicules, le démarrage du moteur, le mode de conduite pendant lequel un éventuel dysfonctionnement serait détecté et la coupure du moteur;

⁴ JO L 172 du 3.7.2015, p. 1.

23. par «accès aux informations», on entend la disponibilité de l'ensemble des informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien du véhicule requises pour l'inspection, le diagnostic, l'entretien et la réparation du véhicule;

24. par «déficiência», dans le contexte du système OBD, on entend le fait qu'au maximum deux composants ou systèmes séparés placés sous surveillance présentent, de manière temporaire ou permanente, des caractéristiques de fonctionnement qui diminuent la capacité de surveillance du système OBD ou qui ne respectent pas toutes les autres exigences détaillées requises concernant le système OBD;

25. par «dispositif de maîtrise de la pollution de rechange détérioré», on entend un dispositif de maîtrise de la pollution défini à l'article 3, paragraphe 11, du règlement (CE) n° 715/2007 qui a été vieilli ou artificiellement détérioré au point qu'il remplit les conditions fixées au paragraphe 1 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE/ONU;

26. par «informations sur le système OBD», on entend les informations relatives à un système embarqué de surveillance des systèmes électroniques du véhicule;

27. par «réactif», on entend tout produit autre que le carburant qui est stocké dans un réservoir à bord du véhicule et qui est fourni au système de post-traitement des gaz d'échappement sur demande du système de contrôle des émissions;

28. par «masse en ordre de marche», on entend la masse d'un véhicule, avec son ou ses réservoirs de carburant remplis à au moins 90 % de leur capacité, y compris la masse du conducteur, du carburant et des liquides, conformément à l'équipement de série selon les spécifications du constructeur et, lorsqu'ils sont montés, la masse de la carrosserie, de la cabine, de l'attelage et de la roue de secours, ainsi que de l'outillage de bord;

29. par «raté d'allumage du moteur», on entend le manque de combustion dans le cylindre d'un moteur à allumage commandé, en raison d'une absence d'étincelle, d'un mauvais dosage du carburant, d'une mauvaise compression ou de toute autre cause;

30. par «système ou dispositif de démarrage à froid», on entend un système ou dispositif qui enrichit temporairement le mélange air/carburant afin de faciliter le démarrage du moteur;

31. par «unité de prise de force», on entend un dispositif, actionné par le moteur, dont la puissance sert à alimenter des équipements auxiliaires montés sur le véhicule;

32. par «petits constructeurs», on entend les constructeurs de véhicules dont la production annuelle mondiale est inférieure à 10 000 unités;

33. par «groupe motopropulseur électrique», on entend un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour assurer la propulsion du véhicule;

34. par «véhicule électrique pur» (VEP), on entend un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur comportant exclusivement des machines électriques comme convertisseurs de l'énergie de propulsion et des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique comme systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;

35. par «pile à combustible», on entend un convertisseur d'énergie transformant l'énergie chimique (énergie d'entrée) en énergie électrique (énergie de sortie) ou inversement;

36. par «véhicule à pile à combustible» (VPC), on entend un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur comportant exclusivement une ou plusieurs piles à combustible et une ou plusieurs machines électriques comme convertisseur(s) de l'énergie de propulsion;

37. par «puissance nette», on entend la puissance qui est recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, au régime moteur considéré, avec les auxiliaires, dans le cadre d'un essai conformément à l'annexe XX (Mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques), et déterminée en fonction des conditions atmosphériques de référence;

38. par «puissance nominale du moteur» (P_{rated}), on entend la puissance maximale du moteur en kW, déterminée conformément aux prescriptions de l'annexe XX du présent règlement;

39. par «puissance maximale sur 30 minutes», on entend la puissance nette maximale que peut produire un groupe motopropulseur électrique alimenté en courant continu, telle que définie au paragraphe 5.3.2 du règlement n° 85 de la CEE-ONU⁵;

40. par «démarrage à froid», on entend, dans le contexte du rapport d'efficacité en service des programmes de surveillance OBD, le démarrage du moteur intervenant lorsque la température du liquide de refroidissement (ou une température équivalente) est inférieure ou égale à 35 °C et supérieure de 7 °C au plus à la température ambiante (si celle-ci est disponible);

41. par «émissions en conditions de conduite réelles» (RDE), on entend les émissions d'un véhicule dans ses conditions d'utilisation normales;

42. par «système portable de mesure des émissions» (PEMS), on entend un système portable de mesure des émissions qui satisfait aux prescriptions figurant dans l'appendice 1 de l'annexe IIIA;

43. par «stratégie de base de limitation des émissions» (BES), on entend une stratégie de limitation des émissions qui est active dans toutes les conditions de vitesse, de charge et de fonctionnement du véhicule à moins qu'une stratégie auxiliaire de limitation des émissions ne soit activée;

44. par «stratégie auxiliaire de limitation des émissions» (AES), on entend une stratégie de limitation des émissions qui intervient et remplace ou modifie une BES dans un but spécifique et en réponse à un ensemble spécifique de conditions

⁵ JO L 323 du 7.11.2014, p. 52.

ambiantes ou de conditions d'exploitation, et qui ne reste opérationnelle que tant que ces conditions existent;

45. par «système de stockage de carburant», on entend des dispositifs permettant de stocker le carburant, comprenant le réservoir de carburant, le système de remplissage, le bouchon de réservoir et la pompe à carburant;

46. par «facteur de perméabilité» (PF), on entend les émissions d'hydrocarbures telles qu'elles se reflètent dans la perméabilité du système de stockage de carburant;

47. par «réservoir monocouche», on entend un réservoir de carburant constitué d'une seule couche de matériau;

48. par «réservoir multicouche», on entend un réservoir de carburant constitué d'au moins deux couches de matériaux différents, l'une des deux étant imperméable aux hydrocarbures, y compris l'éthanol;

Article 3

Prescriptions relatives à la réception par type

1. Afin d'obtenir une réception CE par type en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le constructeur doit démontrer que les véhicules sont conformes aux prescriptions du présent règlement lorsqu'ils sont soumis aux essais prévus dans les procédures spécifiées dans les annexes IIIA à VIII, XI, XIV, XVI, XX et XXI. Le constructeur doit également veiller à ce que les carburants de référence soient conformes aux spécifications figurant dans l'annexe IX.

2. Les véhicules sont soumis aux essais spécifiés à la figure I.2.4 de l'annexe I.

3. Les petits constructeurs peuvent demander à obtenir la réception CE d'un type de véhicule qui a été réceptionné par une autorité d'un pays tiers sur la base des actes législatifs mentionnés au point 2.1 de l'annexe I plutôt que sur celle des prescriptions figurant dans les annexes II, V à VIII, XI, XVI et XXI.

Les essais d'émissions exécutés à des fins de contrôle technique et définis dans l'annexe IV, les essais de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ définis dans l'annexe XXI et les prescriptions relatives à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules énoncées dans l'annexe XIV sont nécessaires pour obtenir la réception CE par type en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules au titre du présent paragraphe.

L'autorité compétente en matière de réception informe la Commission des circonstances de chaque réception accordée au titre du présent paragraphe.

4. Les prescriptions particulières concernant les orifices de remplissage des réservoirs de carburant et la sécurité des systèmes électroniques sont énoncées aux points 2.2 et 2.3 de l'annexe I.

5. Le constructeur doit prendre les mesures techniques nécessaires pour que, conformément aux dispositions du présent règlement, les émissions de gaz à l'échappement et les émissions par évaporation soient effectivement limitées pendant la durée de vie normale et dans les conditions normales d'utilisation des véhicules.

Cela inclut la sécurité des flexibles utilisés dans les systèmes de contrôle des émissions et celle de leurs joints et raccords, qui doivent être construits d'une manière conforme au but du modèle original.

6. Le constructeur doit veiller à ce que les résultats des essais d'émissions respectent la valeur limite applicable dans les conditions d'essai spécifiées par le présent règlement.

7. Pour l'essai de type 1 décrit dans l'annexe XXI, les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane sont soumis à l'essai du type I en vue de déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué dans l'annexe XII. Les véhicules qui peuvent fonctionner soit à l'essence, soit au GPL ou au GN/biométhane doivent être soumis à l'essai avec les deux types de carburant, des essais devant être effectués pour déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué à l'annexe XII.

Nonobstant les prescriptions de l'alinéa précédent, les véhicules pouvant fonctionner soit à l'essence, soit avec un carburant gazeux, mais sur lesquels le circuit d'alimentation en essence sert uniquement en cas d'urgence ou pour le démarrage et dont le réservoir à essence a une contenance maximale de 15 litres, sont considérés, aux fins de l'essai du type 1, comme des véhicules fonctionnant uniquement avec un carburant gazeux.

8. Pour l'essai de type 2 décrit dans l'appendice 1 de l'annexe IV, au régime de ralenti normal, la teneur maximale admissible en monoxyde de carbone des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Toutefois, la teneur volumique maximale en monoxyde de carbone ne doit pas dépasser 0,3 %.

Au ralenti accéléré, la teneur volumique en monoxyde de carbone des gaz d'échappement ne doit pas dépasser 0,2 % pour un régime du moteur au moins égal à 2000 min^{-1} , la valeur Lambda devant être égale à $1 \pm 0,03$ ou conforme aux spécifications du constructeur.

9. Le constructeur doit veiller à ce que, dans l'essai du type 3 mentionné à l'annexe V, le système de ventilation du moteur ne permette pas l'émission de gaz de carter dans l'atmosphère.

10. L'essai du type 6 mesurant les émissions à basses températures présenté dans l'annexe VIII ne s'applique pas aux véhicules à moteur diesel.

Toutefois, lors de la demande de réception par type, les constructeurs communiquent à l'autorité compétente en matière de réception des données montrant que le dispositif de post-traitement des NO_x atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficace dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7°C tel que décrit dans l'essai du type 6.

Le constructeur fournit également à l'autorité compétente en matière de réception des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d'échappement (EGR), notamment sur son fonctionnement à basses températures.

Ces informations incluent également une description de tous les effets sur les émissions.

L'autorité compétente en matière de réception n'accorde pas la réception par type si les informations communiquées ne suffisent pas à démontrer que le dispositif de post-traitement atteint effectivement une température suffisamment élevée lui permettant de fonctionner de manière efficace dans le laps de temps susmentionné.

Si la Commission en fait la demande, l'autorité compétente en matière de réception fournit des informations sur les performances des dispositifs de post-traitement des NO_x et du système de recyclage des gaz d'échappement à basses températures.

11. Le constructeur doit faire en sorte que, tout au long de la durée de vie normale d'un véhicule ayant fait l'objet d'une réception par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, les émissions de ce véhicule, déterminées selon les prescriptions de l'annexe IIIA dans le cadre d'un essai RDE effectué conformément à ladite annexe, ne dépassent pas les valeurs y indiquées.

La réception par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ne peut être délivrée que si le véhicule fait partie d'une famille d'essai PEMS validée conformément à l'appendice 7 de l'annexe IIIA.

Article 4

Prescriptions relatives à la réception par type en ce qui concerne le système OBD

1. Le constructeur veille à ce que tous les véhicules soient équipés d'un système OBD.
2. Le système OBD doit être conçu, construit et monté sur un véhicule de façon à pouvoir identifier différents types de détérioration ou de dysfonctionnement pendant toute la durée de vie du véhicule.
3. Le système OBD doit satisfaire aux prescriptions du présent règlement dans les conditions d'utilisation normales.
4. Lorsqu'il est soumis à l'essai avec un composant défectueux conformément à l'appendice 1 de l'annexe XI, l'indicateur de dysfonctionnement du système OBD doit être activé.

Durant cet essai, l'indicateur de dysfonctionnement peut également être activé à des niveaux d'émission inférieurs aux valeurs limites spécifiées pour l'OBD au point 2.3 de l'annexe XI.

5. Le constructeur veille à ce que le système OBD satisfasse aux prescriptions énoncées au point 3 de l'appendice 1 de l'annexe XI du présent règlement en matière de performances en service, dans toutes les conditions de conduite raisonnablement prévisibles.
6. Les données concernant les performances en service qui doivent être enregistrées et fournies par un système OBD conformément aux dispositions du paragraphe 7.6 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU sont directement communiquées par le constructeur aux autorités nationales et aux opérateurs indépendants sous une forme non cryptée.

Article 5

Demande de réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule.
2. La demande visée au paragraphe 1 est établie conformément au modèle de fiche de renseignements présenté à l'appendice 3 de l'annexe I.
3. En outre, le constructeur doit communiquer les informations suivantes:
 - a) dans le cas d'un véhicule équipé d'un moteur à allumage commandé, une déclaration du constructeur relative au pourcentage minimum de ratés d'allumage par rapport à un nombre total d'événements d'allumage, qui entraînerait un dépassement des limites d'émission indiquées au point 2.3 de l'annexe XI, si ce pourcentage de ratés existait dès le commencement d'un essai du type 1, tel que choisi pour la démonstration conformément à l'annexe XI du présent règlement, ou qui pourrait entraîner la surchauffe d'un ou de plusieurs catalyseurs, ce qui provoquerait des dommages irréversibles;
 - b) une description écrite détaillée des caractéristiques de fonctionnement du système OBD comprenant la liste de tous les éléments du système de contrôle des émissions du véhicule qui sont surveillés par le système OBD;
 - c) une description de l'indicateur de dysfonctionnement utilisé par le système OBD pour signaler un défaut au conducteur du véhicule;
 - d) une déclaration du constructeur selon laquelle le système OBD est conforme aux dispositions du point 3 de l'appendice 1 de l'annexe XI concernant les performances en service dans toutes les conditions de conduite raisonnablement prévisibles;
 - e) un plan décrivant les critères techniques détaillés à appliquer et la justification pour augmenter le numérateur et le dénominateur de chaque dispositif de surveillance qui doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 7.2 et 7.3 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, ainsi que pour désactiver les numérateurs, les dénominateurs et le dénominateur général dans les conditions décrites au paragraphe 7.7 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU;
 - f) une description des mesures prises pour empêcher toute manipulation et modification de l'ordinateur de contrôle des émissions et du compteur kilométrique, y compris l'enregistrement des valeurs de kilométrage pour les besoins des prescriptions des annexes XI et XVI;
 - g) le cas échéant, les caractéristiques de la famille de véhicules visées dans l'appendice 2 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU;
 - h) le cas échéant, les copies d'autres réceptions par type avec les données nécessaires pour l'extension des réceptions et l'établissement de facteurs de détérioration.

4. Pour les besoins du point d) du paragraphe 3, le constructeur utilise le modèle de certificat de conformité aux prescriptions en matière de performances en service de l'OBD figurant dans l'appendice 7 de l'annexe I.

5. Pour les besoins du point e) du paragraphe 3, l'autorité compétente qui accorde la réception met les informations visées à ce point à la disposition des autorités compétentes en matière de réception ou de la Commission, si celle-ci en fait la demande.

6. Pour les besoins des points d) et e) du paragraphe 3, les autorités compétentes en matière de réception ne réceptionnent pas un véhicule si les informations fournies par le constructeur ne permettent pas de satisfaire aux prescriptions du point 3 de l'appendice 1 de l'annexe XI.

Les paragraphes 7.2, 7.3 et 7.7 de l'appendice 1 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU s'appliquent dans toutes les conditions de conduite raisonnablement prévisibles.

Dans leur évaluation de l'application des prescriptions énoncées dans ces paragraphes, les autorités compétentes en matière de réception tiennent compte du niveau actuel de la technologie.

7. Pour les besoins du point f) du paragraphe 3, les mesures prises pour empêcher toute manipulation et modification de l'ordinateur de contrôle des émissions comprennent la fonction de mise à jour, à l'aide d'un programme ou d'une procédure d'étalonnage approuvé(e) par le constructeur.

8. Pour les essais spécifiés à la figure I.2.4 de l'annexe I, le constructeur soumet au service technique responsable des essais de réception par type un véhicule représentatif du type à réceptionner.

9. La demande de réception par type pour les véhicules monocarburant, bicarburant (bi-fuel) et à carburant modulable (flex-fuel) doit être conforme aux prescriptions supplémentaires énoncées aux points 1.1 et 1.2 de l'annexe I.

10. Les changements apportés dans la fabrication d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte après la réception par type n'invalident pas automatiquement celle-ci, sauf si les caractéristiques ou paramètres techniques d'origine sont modifiés de telle sorte que la fonctionnalité du moteur ou du système de maîtrise de la pollution en est affectée.

11. Le constructeur fournit également un dossier de documentation étendu comprenant les informations suivantes:

a) des informations sur le fonctionnement de toutes les stratégies auxiliaires (AES) et de base (BES) de limitation des émissions, notamment une description des paramètres qui sont modifiés par une stratégie AES et les conditions limites dans lesquelles celle-ci fonctionne, et l'indication des stratégies AES ou BES qui sont susceptibles d'être actives dans les conditions des procédures d'essai décrites dans le présent règlement;

b) une description de la logique de commande du système d'alimentation en carburant, des stratégies de réglage de l'allumage/injection et des points de commutation dans tous les modes de fonctionnement;

c) une description du mode de décélération libre, le cas échéant, tel que visé au point 4.2.1.8.5 de la sous-annexe 4 de l'annexe XXI, et une description du mode de fonctionnement du

dynamomètre de véhicule, s'il existe, tel que visé au point 1.2.4 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI.

12. Le dossier de documentation étendu visé au paragraphe 11, points a) et b), reste strictement confidentiel. Il peut être conservé par l'autorité compétente en matière de réception ou, à la discrétion de celle-ci, par le constructeur. Dans le cas où le constructeur conserve le dossier de documentation, ce dernier est identifié et daté par l'autorité compétente en matière de réception une fois qu'elle l'a examiné et approuvé. Il est soumis à l'inspection de l'autorité compétente en matière de réception au moment de la réception ou à tout moment pendant la validité de la réception.

Article 6

Dispositions administratives relatives à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule

1. Lorsque toutes les prescriptions pertinentes sont satisfaites, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception CE par type et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation décrit dans l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

Sans préjudice des dispositions de l'annexe VII de la directive 2007/46/CE, la partie 3 du numéro de réception par type est établie conformément à l'appendice 6 de l'annexe I du présent règlement.

L'autorité compétente en matière de réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.

2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsqu'un constructeur en fait la demande, un véhicule équipé d'un système OBD peut également faire l'objet d'une réception par type en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien du véhicule si le système présente une ou plusieurs déficiences d'une importance telle que les prescriptions spécifiques de l'annexe XI ne sont pas pleinement satisfaites, pour autant que les dispositions administratives spécifiques figurant au point 3 de cette annexe soient respectées.

L'autorité compétente en matière de réception notifie sa décision d'accorder une telle réception par type à tous ses homologues des autres États membres, conformément aux prescriptions énoncées à l'article 8 de la directive 2007/46/CE.

3. Lorsqu'elle accorde une réception CE par type au titre du paragraphe 1, l'autorité compétente délivre une fiche de réception CE par type d'après le modèle présenté dans l'appendice 4 de l'annexe I.

Article 7

Modifications apportées aux réceptions par type

Les articles 13, 14 et 16 de la directive 2007/46/CE s'appliquent à toute modification des réceptions par type délivrées conformément au règlement (CE) n° 715/2007.

À la demande du constructeur, les dispositions spécifiées au point 3 de l'annexe I ne s'appliquent, sans nécessiter d'essais supplémentaires, qu'aux véhicules du même type.

Article 8

Conformité de la production

1. Les mesures visant à assurer la conformité de la production sont prises conformément aux dispositions de l'article 12 de la directive 2007/46/CE.

De plus, les dispositions énoncées au point 4 de l'annexe I du présent règlement et la méthode statistique correspondante des appendices 1 et 2 de cette annexe s'appliquent.

2. La conformité de la production est vérifiée sur la base de la description de la fiche de réception par type figurant dans l'appendice 4 de l'annexe I du présent règlement.

Article 9

Conformité en service

1. Les mesures visant à assurer la conformité en service des véhicules réceptionnés au titre du présent règlement sont prises conformément à l'annexe X de la directive 2007/46/CE et à l'annexe II du présent règlement.

2. Les mesures relatives à la conformité en service doivent permettre de confirmer la fonctionnalité des dispositifs de maîtrise de la pollution durant la vie utile normale des véhicules dans les conditions normales d'utilisation telles que spécifiées dans l'annexe II du présent règlement.

3. Les mesures relatives à la conformité sont contrôlées pendant une période pouvant aller jusqu'à 5 ans ou jusqu'à 100 000 km, suivant le premier de ces deux événements qui se produit.

4. Le constructeur n'est pas tenu de vérifier la conformité du véhicule en service si le nombre de véhicules vendus ne permet pas d'obtenir un nombre suffisant d'échantillons à essayer. En conséquence, une vérification n'est pas requise si les ventes annuelles de ce type de véhicule sont inférieures à 5 000 exemplaires dans l'ensemble de l'Union.

Toutefois, le constructeur de petites séries de véhicules communique à l'autorité compétente en matière de réception un compte rendu de toutes les demandes d'activation de garantie et de réparations liées aux émissions ainsi que des dysfonctionnements détectés par l'OBD, comme indiqué au paragraphe 9.2.3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU. En outre, l'autorité compétente en matière de réception par type peut requérir que ces types de véhicules soient essayés conformément à l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.

6. En ce qui concerne les véhicules réceptionnés par type au titre du présent règlement, lorsque l'autorité compétente en matière de réception n'est pas satisfaite des résultats des

essais selon les critères définis dans l'appendice 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, les mesures correctives visées à l'article 30, paragraphe 1, et dans l'annexe X de la directive 2007/46/CE sont étendues aux véhicules en service appartenant au même type de véhicule et qui sont susceptibles d'être affectés des mêmes défauts, selon les dispositions du point 6 de l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU.

Le plan de mesures correctives présenté par le constructeur conformément au point 6.1 de l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU est approuvé par l'autorité compétente en matière de réception. Le constructeur est responsable de l'exécution du plan de correction approuvé.

L'autorité compétente en matière de réception notifie sa décision à tous les États membres dans un délai de 30 jours. Les États membres peuvent demander que le même plan de mesures correctives soit appliqué à l'ensemble des véhicules du même type immatriculés sur leur territoire.

7. Si une autorité compétente en matière de réception a établi qu'un type de véhicule ne respectait pas les prescriptions applicables de l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, elle le notifie sans délai à l'État membre qui a accordé la réception par type d'origine, conformément aux dispositions de l'article 30, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE.

Ensuite, sous réserve des dispositions de l'article 30, paragraphe 6, de la directive 2007/46/CE, l'autorité compétente qui a accordé la réception par type d'origine informe le constructeur qu'un type de véhicules ne respecte pas les prescriptions des dispositions applicables et que certaines mesures doivent être prises par le constructeur. Dans un délai de deux mois à compter de cette notification, le constructeur soumet à l'autorité compétente un plan de mesures pour supprimer cette non-conformité, correspondant en substance aux exigences des points 6.1 à 6.8 de l'appendice 3 du règlement n° 83 de la CEE-ONU. L'autorité compétente qui a accordé la réception par type d'origine consulte ensuite le constructeur dans un délai de deux mois, afin de parvenir à un accord sur un plan de mesures et sa mise en œuvre. Si l'autorité compétente qui a accordé la réception par type d'origine constate qu'aucun accord ne peut être trouvé, la procédure visée à l'article 30, paragraphes 3 et 4, de la directive 2007/46/CE est mise en œuvre.

Article 10

Dispositifs de maîtrise de la pollution

1. Le constructeur s'assure que les dispositifs de maîtrise de la pollution de rechange destinés à équiper des véhicules réceptionnés CE par type relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007 ont obtenu la réception CE par type en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE, conformément aux articles 12 et 13 et à l'annexe XIII du présent règlement.

Pour les besoins du présent règlement, les convertisseurs catalytiques et les filtres à particules sont considérés comme des dispositifs de maîtrise de la pollution.

Les prescriptions applicables sont réputées respectées si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) les prescriptions de l'article 13 sont respectées;

b) les dispositifs de maîtrise de la pollution de rechange ont été réceptionnés conformément au règlement n° 103 de la CEE-ONU⁶.

Dans le cas visé au troisième alinéa, l'article 14 s'applique également.

2. Les dispositifs de maîtrise de la pollution de rechange d'origine dont le type est couvert par le point 2.3 de l'addendum à l'appendice 4 de l'annexe I et qui sont destinés à être montés sur un véhicule visé par la fiche de réception par type correspondante peuvent ne pas être conformes à l'annexe XIII s'ils satisfont aux prescriptions des points 2.1 et 2.2 de cette annexe.

3. Le constructeur s'assure que le dispositif de maîtrise de la pollution d'origine porte des marques d'identification.

4. Parmi les marques d'identification visées au paragraphe 3 ci-dessus, figurent:

a) le nom ou la marque du constructeur du véhicule ou du moteur;

b) la marque et le numéro d'identification de pièce du dispositif de maîtrise de la pollution d'origine tels qu'ils figurent parmi les informations mentionnées au point 3.2.12.2 de l'appendice 3 de l'annexe I.

Article 11

Demande de réception CE par type d'un type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange en tant qu'entité technique distincte

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception CE d'un type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange en tant qu'entité technique distincte.

La demande est constituée conformément au modèle de fiche de renseignements présenté dans l'appendice 1 de l'annexe XIII.

2. Outre les prescriptions énoncées au paragraphe 1, le constructeur présente au service technique responsable de l'essai de réception par type l'ensemble des éléments suivants:

a) un véhicule ou plusieurs véhicules du type réceptionné conformément au présent règlement, équipés d'un dispositif de maîtrise de la pollution d'origine neuf;

b) un spécimen du type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange;

c) dans le cas d'un dispositif de maîtrise de la pollution de rechange destiné à être monté sur un véhicule équipé d'un système OBD, un spécimen supplémentaire du type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange.

3. Aux fins du paragraphe 2, point a), les véhicules d'essai sont sélectionnés par le demandeur avec l'accord du service technique.

⁶ JO L 158 du 19.6.2007, p. 106.

Les véhicules d'essai doivent répondre aux prescriptions énoncées au point 3.2 de l'annexe 4a du règlement n° 83 de la CEE/ONU.

Les véhicules d'essai doivent remplir l'ensemble des conditions suivantes:

- a) ils ne doivent présenter aucun défaut du système de contrôle des émissions;
- b) toute pièce d'origine en rapport avec les émissions et présentant une usure excessive ou un dysfonctionnement doit être réparée ou remplacée;
- c) le ou les véhicules d'essai doivent être correctement réglés selon les spécifications du constructeur avant de procéder aux essais d'émissions.

4. Aux fins du paragraphe 2, points b) et c), le spécimen doit porter, inscrits de manière bien lisible et indélébile, le nom ou la marque de fabrique du demandeur ainsi que la désignation commerciale du spécimen.

5. Aux fins du paragraphe 2, point c), le spécimen doit avoir été détérioré conformément à l'article 2, point 25.

Article 12

Dispositions administratives concernant la réception CE par type d'un dispositif de maîtrise de la pollution de rechange en tant qu'entité technique distincte

1. Lorsque toutes les prescriptions pertinentes sont satisfaites, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception CE par type pour les dispositifs de maîtrise de la pollution de rechange en tant qu'entités techniques distinctes et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation défini dans l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

L'autorité compétente en matière de réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange.

Le même numéro de réception par type peut couvrir l'utilisation de ce type de dispositif de maîtrise de la pollution de rechange monté sur un certain nombre de types différents de véhicule.

2. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité compétente en matière de réception délivre une fiche de réception CE par type établie conformément au modèle figurant dans l'appendice 2 de l'annexe XIII.

3. Lorsque le demandeur de la réception par type peut prouver à l'autorité compétente en matière de réception ou au service technique que le dispositif de maîtrise de la pollution de rechange est d'un type correspondant à celui indiqué au point 2.3 de l'addendum à l'appendice 4 de l'annexe I, la délivrance de la réception par type n'est pas soumise à la vérification de la conformité aux prescriptions du point 4 de l'annexe XIII.

Article 13

Accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules

1. Conformément aux articles 6 et 7 du règlement (CE) n° 715/2007 ainsi qu'à l'annexe XIV du présent règlement, les constructeurs mettent en place les dispositions et les procédures nécessaires pour assurer que les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules sont aisément accessibles.

2. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent la réception par type qu'après avoir reçu du constructeur un certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.

3. Le certificat susmentionné atteste de la conformité à l'article 6, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 715/2007.

4. Le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules est établi conformément au modèle figurant dans l'appendice 1 de l'annexe XIV.

5. Si les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules ne sont pas disponibles, ou ne sont pas conformes aux articles 6 et 7 du règlement (CE) n° 715/2007 et à l'annexe XIV du présent règlement, lorsque la demande de réception par type est faite, le constructeur communique ces informations dans un délai de six mois à compter de la date de réception par type.

6. L'obligation de fournir des informations dans le délai spécifié au paragraphe 5 ne s'applique que si le véhicule est mis sur le marché à la suite de la réception par type.

Lorsque le véhicule est mis sur le marché plus de six mois après la réception par type, les informations sont communiquées à la date de la mise sur le marché.

7. L'autorité compétente en matière de réception peut présumer que le constructeur a mis en place des dispositions et des procédures satisfaisantes concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, sur la base d'un certificat dûment rempli relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, pour autant qu'aucune plainte n'ait été déposée et que le constructeur communique ces informations dans le délai défini au paragraphe 5.

8. Parallèlement aux prescriptions en matière d'accès aux informations sur le système OBD spécifiées au point 4 de l'annexe XI, le constructeur met à la disposition des parties intéressées les informations suivantes:

a) des données pertinentes pour la mise au point de composants de rechange indispensables au bon fonctionnement du système OBD;

b) des informations pour la mise au point d'outils de diagnostic génériques.

Pour les besoins du point a), la mise au point de composants de rechange ne doit pas être limitée par les aspects suivants: le manque de disponibilité de données pertinentes; les prescriptions techniques relatives aux stratégies d'indication de dysfonctionnement si les

seuils applicables au système OBD sont dépassés ou si le système OBD ne peut satisfaire aux prescriptions de base du présent règlement en matière de surveillance; les modifications spécifiques apportées au traitement des informations du système OBD en vue d'évaluer indépendamment le fonctionnement du véhicule à l'essence ou au gaz; la réception par type de véhicules fonctionnant au gaz qui présentent un nombre limité de déficiences mineures.

Pour les besoins du point b), lorsque les constructeurs utilisent des outils de diagnostic et d'essai conformes à la norme ISO 22900: Interface de communication modulaire du véhicule (MVICI) et à la norme ISO 22901: Diagnostic généralisé, échange de données (ODX) dans leurs réseaux franchisés, les fichiers ODX doivent être accessibles aux opérateurs indépendants sur le site internet du constructeur.

9. Il est institué un forum sur l'accès aux informations des véhicules (ci-après dénommé «le forum»).

Le forum examine la question de savoir si l'accès aux informations influe négativement sur les progrès réalisés en matière de réduction des vols de véhicules et formule des recommandations pour améliorer les prescriptions relatives à l'accès à ces informations. En particulier, le forum conseille la Commission sur la mise en place d'un processus d'agrément et d'autorisation des opérateurs indépendants par des organismes accrédités en vue de leur permettre d'accéder aux informations relatives à la sécurité du véhicule.

La Commission peut décider de conférer un caractère confidentiel aux discussions et aux conclusions du forum.

Article 14

Respect des obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules

1. Une autorité compétente en matière de réception peut, à tout moment, que ce soit de sa propre initiative, sur la base d'une plainte ou en fonction d'une évaluation faite par un service technique, s'assurer qu'un constructeur agit conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 715/2007, à celles du présent règlement ainsi qu'aux termes du certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.

2. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate que le constructeur a manqué à ses obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, l'autorité qui a accordé la réception par type concernée prend les mesures appropriées pour remédier à cette situation.

3. Les mesures visées au paragraphe 2 peuvent inclure l'annulation ou la suspension de la réception par type, des amendes ou toute autre disposition adoptée conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 715/2007.

4. L'autorité compétente en matière de réception effectue un audit pour vérifier que le constructeur respecte les obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, si un opérateur indépendant ou une association professionnelle représentant des opérateurs indépendants porte plainte auprès de l'autorité compétente en matière de réception.

5. Lors de l'exécution de l'audit, l'autorité compétente en matière de réception peut demander à un service technique ou à un expert indépendant quelconque de vérifier si ces obligations sont respectées.

Article 15

Dispositions transitoires

1. Jusqu'au 31 août 2017, dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et jusqu'au 31 août 2018, dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2, les constructeurs peuvent demander la réception par type conformément au présent règlement. Au cas où une telle demande n'est pas déposée, le règlement (CE) n° 692/2008 s'applique.

2. Avec effet au 1^{er} septembre 2017, dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et au 1^{er} septembre 2018, dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions ou à la consommation de carburant, de délivrer la réception CE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicule qui se sont pas conformes au présent règlement.

3. Avec effet au 1^{er} septembre 2018, dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et au 1^{er} septembre 2019, dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2, les autorités nationales, pour des motifs liés aux émissions ou à la consommation de carburant et dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement, considèrent que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

4. Jusqu'à trois ans après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007, dans le cas des nouveaux types de véhicule, et quatre ans après les dates spécifiées à l'article 10, paragraphe 5, dudit règlement, dans le cas des nouveaux véhicules, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) les prescriptions du point 2.1 de l'annexe IIIA ne s'appliquent pas;

b) les prescriptions de l'annexe IIIA autres que celles du point 2.1, y compris les prescriptions concernant les essais RDE à effectuer et les données à enregistrer et à communiquer, s'appliquent uniquement aux nouvelles réceptions par type délivrées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 à partir du [...] [*OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement*];

c) les prescriptions de l'annexe IIIA ne s'appliquent pas aux réceptions par type délivrées aux petits constructeurs;

d) si les prescriptions énoncées dans les appendices 5 et 6 de l'annexe IIIA sont respectées pour une seule des deux méthodes d'évaluation des données décrites dans ces appendices, un essai RDE supplémentaire est effectué.

si ces prescriptions ne sont, une nouvelle fois, respectées que pour une seule méthode, l'analyse du caractère complet et normal est consignée pour les deux méthodes et le calcul requis par le point 9.3 de l'annexe IIIA peut être limité à la méthode pour laquelle les prescriptions quant au caractère complet et normal sont respectées; les données des deux essais RDE et de l'analyse du caractère complet et normal sont enregistrées et communiquées pour examen de la différence entre les résultats des deux méthodes d'évaluation des données;

e) la puissance aux roues du véhicule d'essai est déterminée soit par la mesure du couple au moyeu de roue, soit à partir du débit massique de CO₂ en utilisant la droite du CO₂ spécifique au véhicule conformément au point 4 de l'appendice 6 de l'annexe IIIA.

5. Jusqu'à 8 ans après les dates indiquées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007:

a) les essais de type 1/I effectués et achevés conformément au règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'à 3 ans après les dates indiquées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007 sont valables aux fins du respect des prescriptions de l'annexe VII et/ou de l'appendice 1 de l'annexe XI du présent règlement;

b) les procédures suivies conformément au point 3.13 de l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'à 3 ans après les dates indiquées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) 715/2007 sont acceptées par l'autorité compétente en matière de réception aux fins du respect des prescriptions du deuxième alinéa du point 1.1 de l'appendice 1 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du présent règlement.

6. Afin d'assurer un traitement équitable des réceptions par type préexistantes, la Commission examine les conséquences du chapitre V de la directive (CE) 2007/46 aux fins du présent règlement.

Article 16

Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est modifiée conformément à l'annexe XVIII du présent règlement.

Article 17

Modifications apportées au règlement (CE) n° 692/2008

Le règlement (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

1) à l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Lorsque les dispositions pertinentes sont respectées, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception CE par type et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation décrit dans l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

Sans préjudice des dispositions de l'annexe VII de la directive 2007/46/CE, la partie 3 du numéro de réception par type est établie conformément à l'appendice 6 de l'annexe I du présent règlement.

L'autorité compétente en matière de réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.

Les prescriptions du règlement (CE) n° 715/2007 sont considérées comme respectées si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) les prescriptions de l'article 3, paragraphe 10, du présent règlement sont respectées;
- b) les prescriptions de l'article 13 du présent règlement sont respectées;
- c) le véhicule a été réceptionné conformément au règlement n° 83, série 07 d'amendements au règlement n° 85 et à ses compléments, au règlement n° 101, révision 3 (comprenant la série 01 d'amendements et ses compléments), et, dans le cas des véhicules à allumage par compression, au règlement n° 24, partie III, série 03 d'amendements, de la CEE-ONU;
- d) les prescriptions de l'article 5, paragraphes 11 et 12, sont respectées.»;

2) l'article 16 bis suivant est ajouté:

«Article 16 bis

Dispositions transitoires

Avec effet au 1^{er} septembre 2017, dans le cas des véhicules des catégories M1 et M2 et des véhicules de la classe I de la catégorie N1, et au 1^{er} septembre 2018, dans le cas des véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et des véhicules de la catégorie N2, le présent règlement s'applique uniquement aux fins de l'évaluation du respect des prescriptions suivantes par les véhicules réceptionnés par type conformément au présent règlement avant ces dates:

- a) conformité de la production conformément à l'article 8;
- b) conformité en service conformément à l'article 9;
- c) accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules conformément à l'article 13.

Le présent règlement s'applique également aux fins de la procédure de corrélation définie dans le règlement d'exécution [XX] [OP, prière d'insérer la référence].»;

3) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe XVII du présent règlement.

Article 18

Modifications apportées au règlement (UE) n° 1230/2012

Dans le règlement (UE) n° 1230/2012, l'article 2, point 5, est remplacé par le texte suivant:

«5) "masse de l'équipement en option": la masse maximale des combinaisons d'équipement en option qui peuvent être montées sur le véhicule en sus de l'équipement standard selon les spécifications du constructeur;».

Article 19

Abrogation

Le règlement (CE) n° 692/2008 est abrogé à partir du 1^{er} janvier 2022.

Article 20

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
Jean-Claude Juncker