

E 5884

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 décembre 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 10 décembre 2010

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Projet de règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 7 décembre 2010 (08.12)
(OR. en)**

17577/10

LIMITE

ENT 206

ENV 846

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	3 décembre 2010
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
Objet:	Projet de règlement (UE) n° .../.. de la Commission du [...] portant modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D011699/02.

p.j.: D011699/02



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le
D011699/02

Projet de

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

du

portant modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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)¹, et notamment son article 39, paragraphe 2,

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 véhicules², et notamment son article 4, paragraphe 4, son article 5, paragraphe 3 et son article 8,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 définit des prescriptions techniques communes pour la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange en ce qui concerne leurs émissions et établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, des systèmes de diagnostic embarqués (OBD), la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

¹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

² JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

- (2) Le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 véhicules³ prévoit que la Commission doit introduire une nouvelle procédure d'essai pour la masse et le nombre de particules émises par les véhicules utilitaires légers.
- (3) La directive 76/756/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques⁴ prévoit l'utilisation des feux de circulation diurne pour des raisons de sécurité. L'effet de ces dispositifs, qui sont allumés en permanence durant le fonctionnement du véhicule, devrait être pris en compte de manière appropriée dans les mesures des émissions de polluants et de CO₂.
- (4) Le risque de manipulations et de défaillances totales rend nécessaire de surveiller les filtres à particules diesel (DPF) afin de prévenir de tels événements, indépendamment du dépassement de la valeur limite OBD applicable.
- (5) Du fait de son caractère permanent, la surveillance des circuits électriques ne devrait pas être couverte par le relevé découlant des prescriptions relatives à l'IUPR (rapport d'efficacité en service ou rapport de réalisation en service) du système OBD.
- (6) En raison de la fréquence limitée des situations de conduite durant lesquelles les dispositifs de surveillance du système de contrôle de la suralimentation ou les dispositifs de surveillance nécessitant un démarrage à froid peuvent être actionnés, des prescriptions spéciales concernant l'efficacité de ces dispositifs sont nécessaires.
- (7) Les conditions statistiques dans lesquelles la conformité aux prescriptions concernant le rapport d'efficacité en service est évaluée par défaut devraient faire l'objet d'une harmonisation.
- (8) Les conditions dans lesquelles le dispositif d'incitation du conducteur d'un système SCR est activé devraient être définies lorsqu'une manipulation du système SCR est identifiée par la surveillance des émissions de NOx.
- (9) L'enregistrement de l'activation du système d'incitation du conducteur devrait être clarifié dans la perspective d'une éventuelle utilisation future de ces informations lors des contrôles techniques routiers.
- (10) La protection de l'ordinateur de contrôle des émissions contre toute manipulation devrait être ouverte aux améliorations techniques résultant de l'innovation.

³ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

⁴ JO L 262 du 27.9.1976, p. 1.

- (11) L'enregistrement et le relevé de ses données constituent des éléments essentiels d'un dispositif de surveillance OBD obligatoire et il convient de ne pas y renoncer sur la base d'insuffisances alléguées, en particulier pas de manière systématique lorsque le constructeur choisit certaines normes pour la communication entre l'ordinateur de bord et un ordinateur externe.
- (12) Afin de garantir une concurrence effective sur le marché pour les services relatifs aux informations sur la réparation et l'entretien et de préciser que ces informations couvrent également les renseignements devant être fournis aux opérateurs indépendants autres que les réparateurs, que le constructeur du véhicule transmette ou non ces informations directement à ses réparateurs officiels, des clarifications supplémentaires concernant le détail des informations à fournir en vertu du règlement (CE) n° 715/2007 sont nécessaires.
- (13) Même si, selon le principe de proportionnalité, les constructeurs ne devraient pas être contraints de collecter des données sur les modifications de véhicules individuels auprès de tiers exclusivement aux fins de la présente législation, les opérateurs indépendants devraient recevoir, afin de garantir l'existence d'un marché concurrentiel, des mises à jour concernant les données relatives aux composants des véhicules, dans la mesure où celles-ci sont accessibles aux concessionnaires.
- (14) Les unités de travail sont d'importantes informations techniques sur la réparation et l'entretien pour les opérateurs indépendants et une clarification indiquant qu'elles sont couvertes par les dispositions de l'article 6 du règlement (CE) n° 715/2007 est attendue afin de créer une sécurité commerciale pour les acteurs du marché.
- (15) Lorsque les constructeurs décident de ne plus conserver dans un format physique les données de réparation et d'entretien – que le propriétaire du véhicule peut également présenter aux réparateurs indépendants afin qu'ils y inscrivent les travaux de réparation et d'entretien effectués – dans le véhicule, mais dans une base de données centrale du constructeur, ces données doivent, avec le consentement du propriétaire du véhicule, être également accessibles aux réparateurs indépendants afin, d'une part, de permettre à ceux-ci de continuer à tenir un relevé complet des travaux effectués et, d'autre part, de permettre au propriétaire du véhicule de disposer, dans un seul document, de la preuve de tous ces travaux.
- (16) Une plus grande flexibilité devrait être accordée pour la reprogrammation des unités de commande du véhicule et l'échange de données entre les constructeurs et les opérateurs indépendants afin de permettre des évolutions novatrices et de réduire les coûts.
- (17) Il convient de garantir que les véhicules réceptionnés conformément à un règlement de la CEE-ONU équivalent, en ce qui concerne les prescriptions en matière d'émissions, au règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement (CE) n° 692/2008 et respectant les prescriptions desdits règlements en matière d'accès aux informations sont réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007 sans contraintes administratives.

- (18) Étant donné qu'il n'existe actuellement aucune procédure structurée commune pour l'échange de données relatives aux composants des véhicules entre les constructeurs et les opérateurs indépendants, il y a lieu de définir les principes de cet échange. Une future procédure structurée commune portant sur le format des données échangées devrait être développée par le CEN en tant que norme formelle sans que le mandat confié au CEN n'anticipe le niveau de détail que cette norme fournira et, en particulier, les travaux du CEN devraient refléter les intérêts et besoins tant des constructeurs que des opérateurs indépendants et devraient examiner également des solutions telles que des formats de données ouverts décrits par un ensemble de métadonnées bien définies afin de faciliter l'adaptation des infrastructures informatiques existantes.
- (19) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

1. L'article 6 est modifié comme suit:

1.1. Le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) Le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) des manuels d'entretien, y compris les données de réparation et d'entretien;».

ii) Après le point h), le mot «et» est supprimé.

iii) Après le point i), le mot «et» est ajouté.

iv) Le point j) suivant est ajouté:

«j) les unités de travail standard ou les plages de temps nécessaires pour les opérations de réparation et d'entretien, si elles sont communiquées aux concessionnaires et réparateurs officiels du constructeur directement ou via un tiers.»

1.2. Le paragraphe 8 suivant est ajouté:

«8. Lorsque les données de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservées dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte, les réparateurs indépendants, qui ont été approuvés et agréés conformément à l'annexe XIV, point 2.2, du règlement (CE) n° 692/2008 ont accès à ces données gratuitement et dans les mêmes conditions que les réparateurs officiels afin de pouvoir saisir des informations concernant les réparations et entretiens qu'ils ont effectués.»

2. À l'article 7, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les services transactionnels comme la reprogrammation ou l'assistance technique, sur une base horaire, quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé. Outre l'accès basé sur la durée, les constructeurs peuvent établir et appliquer une facturation par transaction.»
3. À l'annexe I, les notes 1 et 2 du tableau 1 et les notes 1, 2 et 5 du tableau 2 sont supprimées.

Article 2

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

1. À l'article 2, le point 33 suivant est ajouté:
«33. "démarrage à froid", 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 K au plus à la température ambiante (si celle-ci est disponible).»
2. À l'article 6, paragraphe 1, les alinéas suivants sont ajoutés:
«Les exigences applicables sont réputées respectées si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - a) les exigences de l'article 13 sont respectées;
 - b) le véhicule a été réceptionné conformément au règlement n° 83 de la CEE-ONU, série 06 d'amendements, au règlement n° 101 de la CEE-ONU, série 01 d'amendements, et, dans le cas des véhicules à allumage par compression, au règlement n° 24 de la CEE-ONU, partie III, série 03 d'amendements.Les dispositions de l'article 14 s'appliquent dans un tel cas.»
3. À l'article 10, paragraphe 1, les alinéas suivants sont ajoutés:
«Les exigences applicables sont réputées respectées si toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - a) les exigences de l'article 13 sont respectées;
 - b) les dispositifs de recharge de maîtrise de la pollution ont été réceptionnés conformément au règlement n° 103 de la CEE-ONU.Les dispositions de l'article 14 s'appliquent dans un tel cas.»
4. L'article 13, paragraphe 9, est remplacé par le texte suivant:

«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 exigences relatives à l'accès à ces informations. En particulier, le forum conseille la Commission sur la mise en place d'un processus d'approbation 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.»

5. Les annexes I, III, XI, XII, XIV, XVI et XVIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.
6. L'annexe II est remplacée par l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le troisième 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
José Manuel Barroso*

ANNEXE I

Modifications du règlement (CE) n° 692/2008

1. L'annexe I est modifiée comme suit:

a) Le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.1. Tout véhicule équipé d'un ordinateur de contrôle des émissions doit être muni de fonctions empêchant toute modification, sauf avec l'autorisation du constructeur. Le constructeur doit autoriser des modifications si celles-ci sont nécessaires au diagnostic, à l'entretien, à l'inspection, à la remise en état ou à la réparation du véhicule. Tous les codes ou paramètres d'exploitation reprogrammables doivent résister aux manipulations et offrir un niveau de protection au moins égal aux dispositions de la norme ISO 15031-7, datée du 15 mars 2001 (SAE J2186 datée d'octobre 1996). Toutes les puces à mémoires amovibles doivent être moulées, encastrées dans un boîtier scellé ou protégées par des algorithmes et ne doivent pas pouvoir être remplacées sans outils et procédures spéciaux. Seules les caractéristiques directement associées au calibrage des émissions ou à la prévention du vol du véhicule peuvent être protégées de la sorte.»

b) La figure I.2.4 est remplacée par le tableau suivant:

«Application de prescriptions d'essais pour la réception et ses extensions

	Véhicules équipés de moteurs à allumage commandé y compris les véhicules hybrides								Véhicules équipés de moteurs à allumage par compression y compris les véhicules hybrides	
	Monocarburant				Bicarburant ⁽¹⁾			Carburant modulable ⁽¹⁾	Carburant modulable	Mono-carburant
Carburant de référence	Essence (E5)	GPL	GN/biométhane	Hydrogène	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	Essence (E5)	Gazole (B5)	Gazole (B5)
					GPL	GN/biométhane	Hydrogène	Éthanol (E85)	Biodiesel	
Polluants gazeux (essai du type 1)	Oui	Oui	Oui		Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (les deux carburants)	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui
Masse et nombre de particules (essai du type 1)	Oui	-	-		Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (les deux carburants)	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui
Émissions au ralenti (essai du type 2)	Oui	Oui	Oui		Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (les deux carburants)	-	-
Émissions du carter (essai du type 3)	Oui	Oui	Oui		Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (essence)	-	-
Émissions par évaporation (essai du type 4)	Oui	-	-		Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (essence)	-	-
Durabilité (essai du type 5)	Oui	Oui	Oui		Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (essence)	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui
Émissions à basse température (essai du type 6)	Oui	-	-		Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (les deux carburants) ⁽³⁾		
Conformité en service	Oui	Oui	Oui		Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence uniquement) ⁽²⁾	Oui (les deux carburants)	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui
Systèmes de diagnostic embarqués	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Émissions de CO ₂ et consommation de carburant	Oui	Oui	Oui		Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence uniquement)	Oui (les deux carburants)	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui
Opacité des fumées	-	-	-		-	-	-	-	Oui (B5 uniquement) ⁽²⁾	Oui

(1) Lorsqu'un véhicule à bicarburant est combiné à un véhicule à carburant modulable, les deux prescriptions d'essais s'appliquent.

(2) Cette disposition est provisoire, de nouvelles exigences pour le biodiesel et l'hydrogène seront proposées ultérieurement.

(3) Essai sur l'essence pratiqué avant les dates visées à l'article 10, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 715/2007. L'essai sera effectué sur les deux carburants après ces dates. Le carburant de référence E75 spécifié à l'annexe IX, section B, devrait être utilisé.»

c) À l'appendice 3, le point 3.4.8 est remplacé par le texte suivant:

«3.4.8. Autonomie du véhicule électrique km (selon le règlement n° 101, annexe 9)»

d) À l'appendice 6, le texte suivant est ajouté à la légende du tableau 1:

«Norme d'émissions Euro 5b = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 5, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant.

Norme d'émissions Euro 6b = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 6, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant.

Normes OBD Euro 5 = exigences de base en matière de système OBD Euro 5, à l'exclusion de l'IUPR, du contrôle des émissions de NOx pour les véhicules à moteur à essence et des seuils renforcés pour les moteurs diesel.

Normes OBD Euro 6 = exigences complètes en matière de système OBD Euro 6.»

e) À l'appendice 4, le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:

«Conditions d'accès (c'est-à-dire durée d'accès, coût de l'accès sur une base horaire, quotidienne, mensuelle, annuelle et par transaction) aux sites Internet visés au point 3.1:»

2. L'annexe III est modifiée comme suit:

a) Le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1. Les exigences techniques sont décrites à l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, sous réserve des exceptions décrites aux points 3.2 à 3.12. À compter des dates visées à l'article 10, paragraphe 6, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 715/2007, la masse de particules et le nombre de particules sont déterminés conformément à la méthode d'essai pour le contrôle des émissions visée à la section 6 de l'annexe 4a du règlement n° 83 de la CEE-ONU, complément 7 à la série 05 d'amendements, à l'aide du matériel d'essai décrit respectivement aux points 4.4 et 4.5.»

b) Au point 3.4, le texte suivant est ajouté:

«Pour l'éthanol (E75) ($C_1H_{2,61}O_{0,329}$) $d = 0,886$ g/l».

c) Au point 3.8, le tableau est remplacé par le tableau suivant:

«

Carburant	X
Essence (E5)	13,4
Gazole (B5)	13,5
GPL	11,9
GN/biométhane	9,5
Éthanol (E85)	12,5
Éthanol (E75)	12,7

»

d) Au point 3.10, le texte suivant est ajouté:

« $Q_{\text{THC}} = 0,886$ dans le cas de l'éthanol (E75)».

e) Le point 3.14 suivant est ajouté:

«3.14. À compter des dates visées à l'article 2 de la directive 2008/89/CE, les feux de circulation diurne du véhicule, tels que définis à la section 2 du règlement n° 48 de la CEE-ONU (*), doivent être allumés pendant le cycle d'essai. Le véhicule soumis à l'essai doit être équipé du système de feux de circulation diurne présentant la consommation d'énergie électrique la plus élevée parmi les systèmes de feux de circulation diurne montés par le constructeur sur les véhicules appartenant au groupe représenté par le véhicule réceptionné. Le constructeur doit fournir aux autorités chargées de la réception la documentation technique appropriée à ce sujet.

(*) JO L 135 du 23.5.2008, p. 1.»

f) À l'annexe IV, le point 2.2 de l'appendice 1 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Les rapports atomiques spécifiés au paragraphe 5.3.7.3 se comprennent comme suit:

Hcv = Rapport atomique hydrogène/carbone

- pour l'essence (E5) 1,89
- pour le GPL 2,53
- pour le GN/biométhane 4,0
- pour l'éthanol (E85) 2,74
- pour l'éthanol (E75) 2,61

Ocv = Rapport atomique oxygène/carbone

- pour l'essence (E5) 0,016
- pour le GPL 0,0

- pour le GN/biométhane 0,0
- pour l'éthanol (E85) 0,39
- pour l'éthanol (E75) 0,329»

g) À l'annexe VIII, le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. Les valeurs limites visées au paragraphe 5.3.5.2 du règlement n° 83 de la CEE-ONU sont celles visées à l'annexe I, tableau 4, du règlement (CE) n° 715/2007.»

h) À la fin de l'annexe IX, section B, le texte «Spécifications du carburant de référence à élaborer avant les dates fixées à l'article 10, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 715/2007.» est remplacé par le tableau suivant:

«

Paramètre	Unité	Limites ⁽¹⁾		Méthode d'essai ⁽²⁾
		Minimum	Maximum	
Indice d'octane recherche, RON		95	--	EN ISO 5164
Indice d'octane moteur, MON		85	--	EN ISO 5163
Densité à 15 °C	kg/m ³	Rapport		EN ISO 12185
Pression de vapeur	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Teneur en soufre ⁽³⁾⁽⁴⁾	mg/kg	--	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Stabilité à l'oxydation	minutes	360	--	EN ISO 7536
Gomme actuelle (nettoyage avec un solvant)	mg/100 ml	--	4	EN ISO 6246
Apparence – Elle est déterminée à température ambiante ou à 15 °C si celle-ci est supérieure		Limpide et brillant, visiblement non contaminé par des matières en suspension ou des précipitations		Inspection visuelle
Éthanol et alcools supérieurs	% v/v	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Alcools supérieurs (C3 - C8)	% v/v	--	2	
Méthanol		--	0,5	
Essence ⁽⁵⁾	% v/v	Reste		EN 228
Phosphore	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		ASTM D 3231

				EN 15487
Teneur en eau	% v/v	--	0,3	ASTM E 1064 EN 15489
Teneur en chlorures inorganiques	mg/l	--	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Corrosion sur lame de cuivre (3 h à 50 °C)	Évaluation	Classe 1		EN ISO 2160
Acidité (acide acétique CH ₃ COOH)	% m/m		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Rapport carbone/hydrogène		Valeur déclarée		
Rapport carbone/oxygène		Valeur déclarée		

(1) Les valeurs mentionnées dans les spécifications sont des «valeurs vraies». Les valeurs limites ont été déterminées conformément à la norme ISO 4259 intitulée «Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai». Pour la fixation d'un minimum, une différence minimale de 2R par rapport à la valeur zéro a été prise en compte; pour la fixation d'un maximum et d'un minimum, la différence minimale entre ces valeurs est 4R (R = reproductibilité). Malgré cette mesure, qui est nécessaire pour des raisons techniques, le fabricant de carburant doit viser la valeur zéro lorsque la valeur maximale indiquée est de 2R ou la valeur moyenne lorsqu'il existe un minimum et un maximum. S'il est nécessaire de vérifier le respect des spécifications pour un carburant, les termes de la norme ISO 4259 doivent être appliqués.

(2) En cas de différend, il convient de recourir aux procédures de règlement des différends et d'interprétation des résultats basées sur de la méthode d'essai, décrites dans EN ISO 4259.

(3) En cas de différend national concernant la teneur en soufre, les normes EN ISO 20846 ou EN ISO 20884 sont invoquées de manière similaire à la référence dans l'annexe de la norme EN 228.

(4) Il convient de communiquer la teneur en soufre effective du carburant utilisé pour les essais du type 6.

(5) La teneur en essence sans plomb peut être déterminée comme 100 moins la somme de la teneur en pourcentage d'eau et d'alcools.

(6) Il n'y a aucune adjonction délibérée de composés contenant du phosphore, du fer, du manganèse ou du plomb à ce carburant de référence.

(7) L'éthanol conforme aux spécifications de la norme EN 15376 est le seul composé oxygéné qui est ajouté intentionnellement au carburant de référence.

»

3. L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Le point 2.14 suivant est ajouté:

«2.14. À compter du 1^{er} septembre 2011, par dérogation aux dispositions du paragraphe 3.3.5 de l'annexe 11 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, un piège à particules, lorsqu'il est installé comme entité distincte ou qu'il est intégré dans un dispositif combiné de contrôle des émissions, doit toujours être surveillé au moins pour détecter une défaillance totale ou un retrait, si ce dernier a entraîné un dépassement des limites d'émission applicables. Il doit également être surveillé pour

détecter toute défaillance qui provoquerait un dépassement des valeurs limites OBD applicables.»

b) Le point 3.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.3. L'autorité chargée de la réception rejette toute demande de certification d'un système défectueux si la fonction de surveillance prescrite ou l'enregistrement et le relevé obligatoires des données relatives à une surveillance font totalement défaut.»

c) À l'appendice 1, les points 3.1.7 et 3.1.8 sont remplacés par le texte suivant:

«3.1.7. Le constructeur démontre à l'autorité chargée de la réception que ces conditions statistiques sont remplies pour l'ensemble des dispositifs de surveillance devant être relevés par le système OBD conformément au point 3.6 du présent appendice au plus tard 18 mois après la mise sur le marché du premier type de véhicule disposant d'un IUPR dans une famille OBD et ensuite tous les 18 mois. À cette fin, pour les familles OBD comptant plus de 1 000 immatriculations dans l'UE et faisant l'objet d'un échantillonnage pendant la période d'échantillonnage, la procédure décrite à l'annexe II du présent règlement est appliquée sans préjudice des dispositions du point 3.1.9.

Outre les exigences visées à l'annexe II et indépendamment du résultat de la vérification décrite à la section 2 de l'annexe II, l'autorité qui a délivré la réception applique le contrôle de la conformité en service pour l'IUPR, décrit à l'appendice 1 de l'annexe II, dans un nombre approprié de cas déterminés de manière aléatoire. Du fait de cette détermination aléatoire, la mesure a un effet dissuasif sur le non-respect des exigences de la section 3 de la présente annexe ou sur la fourniture de données manipulées, fausses ou non représentatives pour la vérification. Si aucune circonstance particulière ne s'applique et ne peut être démontrée par les autorités chargées de la réception, la réalisation aléatoire du contrôle de la conformité en service sur 5 % des familles OBD réceptionnées est considérée comme suffisante pour assurer le respect de cette exigence. À cette fin, les autorités chargées de la réception peuvent trouver des accords avec le constructeur en vue de réduire la duplication des essais sur une famille OBD donnée, dans la mesure où ces accords ne nuisent pas à l'effet dissuasif du contrôle de la conformité en service effectué par l'autorité concernée sur le non-respect des exigences visées à la section 3 de la présente annexe. Les données collectées dans le cadre des programmes d'essai de suivi des États membres peuvent être utilisées pour les contrôles de la conformité en service. Sur demande, les autorités chargées de la réception communiquent à la Commission et aux autres autorités de réception des données sur les vérifications et les contrôles aléatoires de la conformité en service effectués, y compris la méthodologie utilisée pour identifier les cas soumis à un tel contrôle.

3.1.8. Pour l'ensemble de l'échantillon d'essai de véhicules, le constructeur doit déclarer aux autorités compétentes l'ensemble des données relatives à l'efficacité en service devant être relevées par le système OBD conformément au point 3.6 du présent appendice, avec l'identification du véhicule soumis aux essais et la méthodologie utilisée pour sélectionner les véhicules dans le parc. Sur demande, l'autorité compétente qui accorde la réception met ces données et les résultats de l'évaluation statistique à la disposition de la Commission et des autres autorités chargées de la réception.»

d) À l'appendice 1, le point 3.1.10 suivant est ajouté:

«3.1.10. Le non-respect des exigences du point 3.1.6, établi par les essais décrits aux points 3.1.7 ou 3.1.9 du présent appendice, est considéré comme une infraction passible des sanctions visées à l'article 13 du règlement (CE) n° 715/2007. Cette référence ne restreint pas l'application de ces sanctions à d'autres infractions relatives à d'autres dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 ou du présent règlement ne renvoyant pas explicitement à l'article 13 du règlement (CE) n° 715/2007.»

e) À l'appendice 1, point 3.3.2, les points e) et f) suivants sont ajoutés:

«e) Sans préjudice des exigences applicables à l'augmentation des dénominateurs d'autres surveillances, les dénominateurs des surveillances des composants suivants sont augmentés si, et seulement si, le cycle de conduite a débuté par un démarrage à froid:

i) capteurs de température des liquides (huile, liquide de refroidissement, carburant, réactif SCR);

ii) capteurs de température d'air propre (air ambiant, air d'admission, air de suralimentation, collecteur d'admission);

iii) capteurs de température à l'échappement (recyclage/refroidissement EGR, turbocompression gaz d'échappement, catalyseur).

f) Les dénominateurs des surveillances du système de contrôle de la pression de suralimentation sont augmentés si toutes les conditions suivantes sont réunies:

i) les conditions applicables au dénominateur général sont remplies;

ii) le système de contrôle de la pression de suralimentation opère pendant une durée supérieure ou égale à 15 secondes.»

g) À l'appendice 1, le point 3.6.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.6.2. Pour des composants ou systèmes spécifiques faisant l'objet de surveillances multiples qui doivent être relevées en vertu du présent point (par exemple, la rampe 1 de capteur d'oxygène peut faire l'objet de surveillances multiples relatives à la réaction du capteur ou à d'autres de ses caractéristiques), le système OBD recense séparément les numérateurs et les dénominateurs pour chacune des surveillances spécifiques, à l'exception de celles détectant les défaillances de court-circuit ou de circuit ouvert, et relève uniquement le numérateur et le dénominateur correspondants pour la surveillance spécifique présentant le rapport numérique le plus faible. Si deux ou plusieurs surveillances spécifiques ont des rapports identiques, le numérateur et le dénominateur correspondants pour la surveillance spécifique ayant le dénominateur le plus élevé sont relevés pour le composant spécifique.»

4. L'annexe XII est modifiée comme suit:

a) Le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«Le paragraphe 5.2.4 du règlement n° 101 de la CEE-ONU se lit comme suit:

1) densité: mesurée sur le carburant d'essai conformément à la norme ISO 3675 ou selon une méthode équivalente. Pour l'essence, le gazole, le biodiesel et l'éthanol (E85 et E75), la densité mesurée à 15 °C sera retenue; pour le GPL et le gaz naturel/biométhane, une densité de référence sera retenue, à savoir:

0,538 kg/litre pour le GPL;

0,654 kg/m³ pour le GN 3/;

2) rapport hydrogène-carbone-oxygène: des valeurs fixes sont utilisées, à savoir:

$C_1H_{1,89}O_{0,016}$ pour l'essence;

$C_1H_{1,86}O_{0,005}$ pour le gazole;

$C_1H_{2,525}$ pour le GPL (gaz de pétrole liquéfié);

CH_4 pour le GN (gaz naturel) et le biométhane;

$C_1H_{2,74}O_{0,385}$ pour l'éthanol (E85);

$C_1H_{2,61}O_{0,329}$ pour l'éthanol (E75).»

b) Le point 3.5 suivant est ajouté après le point 3.4:

«3.5. Pendant le cycle d'essai effectué pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant du véhicule, les dispositions du point 3.14 de l'annexe III s'appliquent.»

5. L'annexe XIV est modifiée comme suit:

a) Au point 2.1, le texte suivant est ajouté:

«Des informations sur toutes les pièces dont est équipé d'origine le véhicule, tel qu'identifié par le numéro d'identification du véhicule (VIN) et par tout critère supplémentaire comme l'empattement, la puissance du moteur, le type de finition ou les options, et qui peuvent être remplacées par des pièces détachées proposées par le constructeur à ses concessionnaires ou réparateurs officiels ou à des tiers au moyen d'une référence à un numéro de pièce d'origine sont mises à disposition dans une base de données facilement accessible pour les opérateurs indépendants.

Dans cette base de données figurent le VIN, le numéro de pièce d'origine, la dénomination de la pièce d'origine, les indications de validité (dates de début et de fin de validité), les indications de montage et, le cas échéant, les caractéristiques de structure.

Les informations dans la base de données sont régulièrement mises à jour. Les mises à jour incluent en particulier toutes les modifications apportées à des véhicules individuels après leur production si ces informations sont communiquées aux concessionnaires.»

b) Le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2 L'accès aux caractéristiques de sécurité du véhicule utilisées par les concessionnaires et les ateliers de réparation officiels est fourni aux opérateurs indépendants sous la protection d'une technologie de sécurité dans le respect des exigences suivantes:

i) les données sont échangées en assurant la confidentialité, l'intégrité et la protection contre la reproduction;

ii) la norme https // ssl-tls (RFC4346) est utilisée;

iii) des certificats de sécurité conformes à la norme ISO 20828 sont utilisés pour l'authentification mutuelle des opérateurs indépendants et des constructeurs;

iv) la clé privée des opérateurs indépendants est protégée par un matériel sécurisé.

Le forum sur l'accès aux informations des véhicules institué par l'article 13, paragraphe 9, précisera les paramètres pour satisfaire à ces exigences selon l'état actuel des connaissances.

L'opérateur indépendant doit être approuvé et agréé à cette fin sur la base de documents démontrant qu'il poursuit une activité commerciale légitime et n'a pas fait l'objet d'une sanction pénale.»

c) Le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. La reprogrammation des unités de commande des véhicules produits après le 31 août 2010 est réalisée conformément aux normes ISO 22900 ou SAE J2534, indépendamment de la date de réception. Afin de valider la compatibilité de l'application propre au constructeur et des interfaces de communication du véhicule (VCI) conformes aux normes ISO 22900 ou SAE J2534, le constructeur soit propose une validation des VCI résultant d'un développement indépendant, soit fournit les informations nécessaires au fabricant de VCI pour effectuer lui-même cette validation et assure le prêt de tout matériel spécial requis. Les conditions visées à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 s'appliquent aux frais facturés pour cette validation ou pour les informations et le matériel nécessaires.

Pour les véhicules produits avant le 1^{er} septembre 2010, le constructeur peut proposer soit une reprogrammation complète conformément aux normes ISO 22900 ou SAE J2534, soit une reprogrammation via la vente ou la location de son propre outil propriétaire. Dans ce dernier cas, les opérateurs indépendants doivent obtenir l'accès de manière non discriminatoire, rapide et proportionnée et l'outil doit être fourni sous une forme exploitable. Les dispositions de l'article 7 du règlement (CE) n° 715/2007 s'appliquent aux frais facturés pour l'accès à ces outils.»

c) Le point 2.8 est remplacé par le texte suivant:

«Les constructeurs facturent des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès sur une base horaire, quotidienne, mensuelle, annuelle et par transaction à leurs sites Internet consacrés aux informations sur la réparation et l'entretien.»

6. L'annexe XVI est modifiée comme suit:

a) Le texte suivant est ajouté au point 6.2:

«Aux fins du présent point, ces situations sont réputées se produire si la limite applicable d'émission de NOx de l'annexe I, tableau 1, du règlement (CE) n° 715/2007, multipliée par un facteur de 1,5, est dépassée. Par dérogation, pour un véhicule réceptionné selon les valeurs limites OBD Euro 6 provisoires du point 2.3.2 de l'annexe XI, ces situations sont réputées se produire si la limite applicable d'émission de NOx de l'annexe I, tableau 2, du règlement (CE) n° 715/2007 est dépassée de 100 mg ou plus. Les émissions de NOx pendant l'essai destiné à démontrer la conformité avec ces exigences ne doivent pas être supérieures de plus de 20 % aux valeurs visées aux première et deuxième phrases.»

b) Le point 7.1 est remplacé par le texte suivant:

«7.1. Lorsqu'il est fait référence au présent point, des identificateurs de paramètre (PID) non effaçables qui identifient la raison pour laquelle le système d'incitation est activé et la distance parcourue par le véhicule au cours de l'activation sont mémorisés. Le véhicule conserve l'enregistrement des PID pendant au moins 800 jours ou 30 000 km de fonctionnement du véhicule. Les PID sont rendus disponibles par l'intermédiaire d'un port sériel du connecteur de diagnostic normalisé sur demande d'un outil générique d'analyse conformément aux dispositions de l'annexe 11, appendice 1, paragraphe 6.5.3.1, du règlement n° 83 de la CEE-ONU et de l'annexe XI, appendice 1, point 2.5, du présent règlement. À compter des dates visées à l'article 17, les informations mémorisées dans les PID sont liées à la période de fonctionnement cumulée du véhicule au cours de laquelle l'activation s'est produite, avec une précision d'au moins 300 jours ou 10 000 km.»

7. À l'annexe XVIII, le point 3.4.8 est remplacé par le texte suivant:

«3.4.8. Autonomie du véhicule électrique km (selon le règlement n° 101, annexe 9)»

ANNEXE II

«ANNEXE II

CONFORMITÉ EN SERVICE

1. Introduction

- 1.1. La présente annexe expose les exigences en matière de conformité en service relatives aux émissions à l'échappement et aux OBD (y compris l'IUPR_M) applicables aux types de véhicules réceptionnés conformément au présent règlement.

2. Vérification de la conformité en service

- 2.1. La vérification de la conformité en service est effectuée par l'autorité chargée de la réception sur la base des informations pertinentes fournies par le constructeur, conformément à des procédures similaires à celles définies à l'article 12, paragraphes 1 et 2, de la directive 2007/46/CE et aux sections 1 et 2 de l'annexe X de ladite directive. Des renseignements fournis par les autorités chargées de la réception et les essais de contrôle menés par un État membre peuvent compléter les rapports de suivi en service communiqués par le constructeur.

- 2.2. La figure au point 9 de l'appendice 2 de la présente annexe et la figure 4/2 de l'appendice 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU (uniquement pour les émissions à l'échappement) illustrent la procédure de vérification de la conformité en service. Le processus de contrôle est décrit à l'appendice 3 de la présente annexe.

- 2.3. Dans les informations communiquées à la demande de l'autorité compétente pour le contrôle de la conformité en service, le constructeur signale également les demandes d'activation de garantie, les réparations effectuées sous garantie et les dysfonctionnements enregistrés par l'OBD lors de l'entretien conformément à un format convenu au moment de la réception. Les renseignements doivent décrire de façon détaillée la fréquence et la teneur des dysfonctionnements des composants et systèmes liés aux émissions. Les rapports sont établis au moins une fois par an pour chaque modèle de véhicule pour la période définie à l'article 9, paragraphe 4, du présent règlement.

- 2.4. Paramètres définissant la famille de véhicules en service pour les émissions à l'échappement

La famille de véhicules en service peut être définie par des paramètres de conception de base communs aux véhicules appartenant à cette famille. Par conséquent, les types de véhicules qui ont en commun au moins les paramètres décrits ci-dessous ou se situent dans les limites spécifiées peuvent être considérés comme appartenant à la même famille de véhicules en service:

- 2.4.1. procédé de combustion (moteur deux-temps, quatre-temps, rotatif);
- 2.4.2. nombre de cylindres;

- 2.4.3. configuration du bloc cylindre (en ligne, en V, radial, horizontal, autre). L'inclinaison ou l'orientation des cylindres n'est pas un critère;
- 2.4.4. méthode d'alimentation du moteur (par exemple injection directe ou indirecte);
- 2.4.5. type de système de refroidissement (par air, par eau, par huile);
- 2.4.6. méthode d'aspiration de l'air (aspiration naturelle, suralimentation);
- 2.4.7. carburant pour lequel le moteur est conçu (essence, gazole, gaz naturel, GPL, etc.). Les véhicules bicarburant peuvent être regroupés avec les véhicules monocarburant à condition que l'un des carburants soit commun;
- 2.4.8. type de convertisseur catalytique [pot catalytique à trois voies, piège à NOx à mélange pauvre, SCR, catalyseur NOx à mélange pauvre ou autre(s)];
- 2.4.9. type de piège à particules (avec ou sans);
- 2.4.10. recyclage des gaz d'échappement (avec ou sans, refroidi ou non) et
- 2.4.11. cylindrée du moteur le plus puissant de la famille de véhicules moins 30 %.

2.5. Informations requises

Une vérification de la conformité en service est effectuée par l'autorité chargée de la réception sur la base des informations fournies par le constructeur. Ces informations doivent comprendre au moins les éléments suivants:

- 2.5.1. le nom et l'adresse du constructeur;
- 2.5.2. le nom, l'adresse, les numéros de téléphone et de télécopieur ainsi que l'adresse électronique de son mandataire dans les zones géographiques sur lesquelles portent les informations du constructeur;
- 2.5.3. le nom du ou des modèles de véhicules inclus dans les informations du constructeur;
- 2.5.4. le cas échéant, la liste des types de véhicules couverts par les informations du constructeur, c'est-à-dire, pour les émissions à l'échappement, la famille de véhicules en service au sens du point 2.4 et, pour les OBD et l'IUPR_M, la famille OBD au sens de l'annexe XI, appendice 2;
- 2.5.5. les codes VIN (numéro d'identification du véhicule) applicables aux types de véhicules appartenant à la famille concernée (préfixe VIN);
- 2.5.6. les numéros de réception applicables aux types de véhicules qui appartiennent à la famille concernée, y compris, le cas échéant, les numéros de toutes les extensions et les corrections locales et/ou les rappels de véhicules en circulation (remises en fabrication);
- 2.5.7. les détails des extensions de ces réceptions et des corrections locales ou des rappels pour les véhicules couverts par les informations du constructeur (si l'autorité chargée de la réception en fait la demande);

- 2.5.8. la période au cours de laquelle les informations du constructeur ont été recueillies;
- 2.5.9. la période de fabrication des véhicules visée par les informations du constructeur (par exemple véhicules fabriqués au cours de l'année civile 2007);
- 2.5.10. la procédure de vérification de la conformité en service appliquée par le constructeur, y compris:
- i) la méthode de localisation des véhicules,
 - ii) les critères de sélection et de rejet des véhicules,
 - iii) les types et procédures d'essais utilisés pour le programme,
 - iv) les critères d'acceptation/de rejet appliqués par le constructeur pour la famille concernée,
 - v) la ou les zones géographiques dans lesquelles le constructeur a recueilli les informations,
 - vi) la taille de l'échantillon et le plan d'échantillonnage utilisés;
- 2.5.11. les résultats de la procédure de vérification de la conformité en service appliquée par le constructeur, y compris:
- i) l'identification des véhicules compris dans le programme (qu'ils aient été ou non soumis aux essais); cette identification comprend:
 - le nom du modèle,
 - le numéro d'identification du véhicule (VIN),
 - le numéro d'immatriculation du véhicule,
 - la date de construction,
 - la région d'utilisation (si elle est connue),
 - les pneumatiques montés (uniquement pour les émissions à l'échappement);
 - ii) la ou les raisons motivant le rejet d'un véhicule de l'échantillon;
 - iii) l'historique d'utilisation de chaque véhicule composant l'échantillon (y compris les éventuelles remises en fabrication);
 - iv) l'historique des réparations de chaque véhicule composant l'échantillon (s'il est connu);

- v) les données relatives aux essais:
 - la date de l'essai/du téléchargement,
 - le lieu de l'essai/du téléchargement,
 - la distance indiquée sur le compteur kilométrique du véhicule;
- vi) pour les émissions à l'échappement uniquement, les données relatives aux essais:
 - les spécifications du carburant de référence (par exemple carburant de référence ou carburant commercial),
 - les conditions de l'essai (température, humidité, masse inertielle du dynamomètre),
 - les réglages du dynamomètre (par exemple régime de fonctionnement),
 - les résultats de l'essai (concernant au moins trois véhicules différents par famille);
- vii) pour l'IUPR_M uniquement, les données relatives aux essais:
 - toutes les données requises téléchargées du véhicule,
 - le rapport d'efficacité en service IUPR_M pour chaque dispositif de surveillance à relever;

2.5.12. l'enregistrement des indications fournies par le système OBD;

2.5.13. les éléments suivants pour l'échantillonnage des IUPR_M:

- la moyenne des rapports d'efficacité en service IUPR_M de tous les véhicules retenus pour chaque dispositif de surveillance, conformément à l'annexe XI, appendice 1, points 3.1.4 et 3.1.5, du présent règlement;
- le pourcentage de véhicules retenus ayant un IUPR_M supérieur ou égal à la valeur minimale applicable au dispositif de surveillance conformément à l'annexe XI, appendice 1, points 3.1.4 et 3.1.5, du présent règlement.

3. Sélection des véhicules soumis au contrôle de la conformité en service

3.1. Les informations réunies par le constructeur doivent être suffisamment complètes pour garantir que les performances en service peuvent être évaluées pour les conditions normales d'utilisation. L'échantillonnage doit provenir d'au moins deux États membres présentant des conditions d'utilisation de véhicules notablement différentes (à moins que le véhicule ne soit distribué que dans un seul État membre). Les facteurs tels que les différences entre les carburants, les conditions ambiantes, les vitesses moyennes sur route et les différences de conduite sur route et sur autoroute seront pris en considération dans la sélection des États membres.

Pour les essais relatifs aux IUPR_M des OBD, seuls les véhicules satisfaisant aux critères du point 2.2.1 de l'appendice 1 sont inclus dans l'échantillon d'essai.

- 3.2. Lors de la sélection des États membres pour les véhicules faisant partie de l'échantillonnage, le constructeur peut sélectionner les véhicules d'un État membre jugé comme particulièrement représentatif. Dans ce cas, le constructeur doit démontrer à l'autorité compétente qui a accordé la réception que la sélection est représentative (par exemple du marché qui présente les plus grandes ventes annuelles d'une famille de véhicules dans la Communauté). Lorsque, dans une famille, il est nécessaire d'essayer plus d'un échantillon tel que défini au paragraphe 3.5, les véhicules des deuxième et troisième lots d'échantillons doivent refléter des conditions de fonctionnement différentes de celles des véhicules sélectionnés pour le premier échantillon.
- 3.3. Les essais relatifs aux émissions peuvent être effectués dans une installation d'essai située dans un marché ou une région différents de ceux où les véhicules ont été sélectionnés.
- 3.4. Les essais relatifs à la conformité en service pour les émissions à l'échappement doivent être effectués de façon continue par le constructeur pour mettre en évidence le cycle de production des types de véhicules concernés dans une famille donnée de véhicules en service. La période maximale entre le début de deux vérifications de la conformité en service ne doit pas dépasser 18 mois. Dans le cas de types de véhicules couverts par une extension de la réception qui n'a pas nécessité d'essai relatif aux émissions, cette période peut être portée à 24 mois.
- 3.5. Taille de l'échantillon
- 3.5.1. Lors de l'application de la procédure statistique définie à l'appendice 2 (c'est-à-dire pour les émissions à l'échappement), le nombre de lots d'échantillons dépend du volume de vente annuelle d'une famille en service dans la Communauté, tel que défini dans le tableau suivant:

Immatriculations dans l'UE – par année civile (pour les essais relatifs aux émissions à l'échappement); – de véhicules d'une famille OBD avec IUPR au cours de la période d'échantillonnage	Nombre de lots d'échantillon
jusqu'à 100 000	1
100 001 à 200 000	2
plus de 200 000	3

- 3.5.2. Pour l'IUPR, le nombre de lots d'échantillons à prélever est décrit dans le tableau du point 3.5.1 et repose sur le nombre de véhicules d'une famille OBD qui sont réceptionnés avec IUPR (soumis à l'échantillonnage).

Pour la première période d'échantillonnage d'une famille OBD, tous les types de véhicules de la famille qui sont réceptionnés avec IUPR sont pris en compte pour l'échantillonnage. Pour les périodes d'échantillonnage suivantes, seuls les types de véhicules qui n'ont pas été précédemment soumis à des essais ou qui sont couverts par des réceptions en matière d'émissions ayant été étendues depuis la période d'échantillonnage précédente sont pris en compte pour l'échantillonnage.

Pour les familles comptant moins de 5 000 immatriculations dans l'UE et faisant l'objet d'un échantillonnage au cours de la période d'échantillonnage, le nombre minimal de véhicules dans un lot d'échantillon est de six. Pour toutes les autres familles, le nombre minimal de véhicules dans un lot d'échantillon est de quinze.

Chaque lot d'échantillons doit représenter convenablement la configuration des ventes, à savoir qu'au moins les types de véhicules (*) constituant un volume de ventes élevé (≥ 20 % du total de la famille) doivent être représentés.

(*) tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 692/2008.

4. Sur la base du contrôle visé au point 2, l'autorité chargée de la réception adopte l'une des décisions et actions suivantes:
 - a) elle décide que la conformité en service d'un type de véhicule, d'une famille de véhicules en service ou d'une famille OBD est satisfaisante et ne prend aucune mesure supplémentaire;
 - b) elle décide que les données fournies par le constructeur sont insuffisantes pour prendre une décision et demande des informations ou des données d'essais supplémentaires au constructeur;
 - c) elle décide qu'en fonction des données communiquées par l'autorité compétente ou des programmes d'essai de suivi des États membres, les informations communiquées par le constructeur sont insuffisantes pour prendre une décision et demande des informations ou des données d'essai supplémentaires au constructeur;
 - d) elle décide que la conformité en service d'un type de véhicule appartenant à une famille de véhicules en service ou à une famille OBD n'est pas satisfaisante et fait procéder aux essais de ce type de véhicule ou de cette famille OBD conformément à l'appendice 1.

Si, selon la vérification de l'IUPR_M, les critères d'essai des points 6.1.2 1) ou 2) de l'appendice 1 sont remplis pour les véhicules d'un lot d'échantillon, l'autorité chargée de la réception doit prendre l'action complémentaire décrite au point d) ci-dessus.

- 4.1. Lorsqu'il est jugé nécessaire de procéder à des essais du type 1 afin de vérifier la conformité des dispositifs de contrôle des émissions en regard des exigences concernant leurs performances en service, ces essais sont réalisés en appliquant une procédure d'essai suivant les critères statistiques définis à l'appendice 2.
- 4.2. L'autorité chargée de la réception choisit, en collaboration avec le constructeur, un échantillon de véhicules ayant un kilométrage suffisant et pour lesquels une

utilisation dans des conditions normales peut être raisonnablement garantie. Le constructeur est consulté sur le choix de l'échantillon et est autorisé à assister aux contrôles de confirmation des véhicules.

- 4.3. Le constructeur est autorisé, sous la supervision de l'autorité compétente, à effectuer des contrôles, même de nature destructive, sur les véhicules dont les niveaux d'émission dépassent les valeurs limites en vue d'établir les causes possibles de détérioration qui ne peuvent être attribuées au constructeur (par exemple, l'utilisation d'essence au plomb avant la date d'essai). Lorsque les résultats des contrôles confirment de telles causes, ces résultats sont exclus de la vérification de la conformité.

CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ EN SERVICE

1. INTRODUCTION

- 1.1. Le présent appendice décrit les critères visés à la partie 4 de la présente annexe, concernant la sélection des véhicules d'essai et les procédures de contrôle de la conformité en service.

2. CRITÈRES DE SÉLECTION

Les critères pour l'acceptation d'un véhicule sélectionné sont établis aux points 2.1 à 2.8 pour les émissions à l'échappement et aux points 2.1 à 2.5 pour l'IUPR_M.

- 2.1. Le véhicule doit appartenir à un type de véhicules qui a fait l'objet d'une réception conformément au présent règlement et qui est couvert par un certificat de conformité conformément à la directive 2007/46/CE. Pour la vérification de l'IUPR_M, le véhicule est réceptionné selon les normes OBD Euro 5+, Euro 6-plus IUPR ou ultérieure. Il doit être immatriculé et utilisé dans la Communauté.
- 2.2. Le véhicule doit avoir parcouru au moins 15 000 km depuis sa mise en circulation ou avoir au moins 6 mois, selon le dernier de ces événements qui survient et moins de 100 000 km depuis sa mise en circulation et/ou avoir moins de 5 ans selon le premier de ces événements.
- 2.2.1. Pour la vérification de l'IUPR_M, l'échantillon d'essai inclut uniquement des véhicules:
- i) pour lesquels suffisamment de données sur le fonctionnement du véhicule ont été collectées pour le dispositif de surveillance soumis à l'essai.

Pour les dispositifs de surveillance devant respecter le rapport d'efficacité en service ainsi que recenser et relever les données relatives à ce rapport conformément à l'annexe XI, appendice 1, point 3.6.1, des données suffisantes sur le fonctionnement du véhicule signifient que le dénominateur répond aux critères ci-dessous. Le dénominateur, tel que défini à l'annexe XI, appendice 1, points 3.3 et 3.5, pour le dispositif de surveillance soumis à l'essai doit avoir une valeur égale ou supérieure à l'une des valeurs suivantes:

- a1. 75 pour les dispositifs de surveillance du système d'évaporation, les dispositifs de surveillance du système d'air secondaire et les dispositifs de surveillance utilisant un dénominateur augmenté conformément à l'annexe XI, appendice 1, points 3.3.2 a), b) ou c) (dispositifs de surveillance du démarrage à froid, dispositifs de surveillance du système de climatisation, etc.);
- a2. 25 pour les dispositifs de surveillance du filtre à particules et les dispositifs de surveillance du catalyseur d'oxydation utilisant un dénominateur augmenté conformément à l'annexe XI, appendice 1, point 3.3.2 d);

- a3. 150 pour les dispositifs de surveillance du catalyseur, du capteur d'oxygène, du système EGR, du système VVT et de tous les autres composants.
- ii) qui n'ont pas été manipulés ou équipés avec des composants additionnels ou des pièces modifiées qui entraîneraient la non-conformité du système OBD avec les exigences de l'annexe XI.
- 2.3. Un dossier d'entretien doit attester que le véhicule a été entretenu correctement (par exemple qu'il a subi les entretiens nécessaires selon les recommandations du constructeur).
- 2.4. Le véhicule ne doit présenter aucune indication de mauvaise utilisation (par exemple, participation à des compétitions, surcharge, utilisation d'un carburant non adapté ou autre utilisation incorrecte), ni d'autres facteurs (par exemple, manipulations) qui pourraient avoir une incidence sur le comportement du véhicule en matière d'émissions. Les informations concernant les codes d'erreur et le kilométrage stockées dans l'ordinateur sont prises en considération. Un véhicule n'est pas sélectionné pour l'essai si les informations stockées dans l'ordinateur montrent que le véhicule a fonctionné après l'enregistrement d'un code d'erreur et qu'il n'a pas été réparé rapidement.
- 2.5. Il n'y a eu aucune réparation importante non autorisée du moteur du véhicule ni aucune réparation importante du véhicule lui-même.
- 2.6. Les teneurs en plomb et en soufre d'un échantillon de carburant prélevé dans le réservoir du véhicule doivent être conformes aux normes applicables fixées par la directive 98/70/CE⁵ et l'utilisation d'un carburant inadéquat ne doit pas être mise en évidence. Des vérifications peuvent être pratiquées sur l'échappement.
- 2.7. Le véhicule ne présente aucun signe de problème qui pourrait compromettre la sécurité du personnel de laboratoire.
- 2.8. Tous les composants du système antipollution du véhicule doivent être conformes au type réceptionné.

3. DIAGNOSTIC ET ENTRETIEN

Le diagnostic et tout entretien normal nécessaire sont effectués sur les véhicules acceptés pour les essais, avant de mesurer les émissions à l'échappement selon la procédure prévue aux points 3.1 à 3.7.

- 3.1. Le bon état du filtre à air, de toutes les courroies d'entraînement, tous les niveaux de liquide, le bouchon du radiateur, tous les flexibles à dépression et le câblage électrique du système antipollution sont vérifiés; il y a lieu de vérifier également que les composants de l'allumage, de la mesure du carburant et des dispositifs de maîtrise de la pollution ne présentent aucun mauvais réglage et/ou n'ont subi aucune manipulation. Toutes les défaillances sont enregistrées.

⁵ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

- 3.2. Le bon fonctionnement du système OBD est vérifié. Toutes les informations de dysfonctionnement contenues dans la mémoire du système OBD doivent être enregistrées et les réparations nécessaires effectuées. Si l'indicateur de dysfonctionnement du système OBD enregistre un mauvais fonctionnement durant un cycle de préconditionnement, l'erreur peut être identifiée et réparée. L'essai peut être effectué à nouveau et les résultats du véhicule réparé utilisés.
- 3.3. Le système d'allumage est vérifié et les composants défectueux sont remplacés, par exemple les bougies d'allumage, le câblage, etc.
- 3.4. La compression est vérifiée. Si le résultat n'est pas satisfaisant, le véhicule est rejeté.
- 3.5. Les paramètres du moteur sont vérifiés par rapport aux spécifications du constructeur et sont adaptés si nécessaire.
- 3.6. Si le véhicule doit subir un entretien programmé avant les prochains 800 km, cet entretien est effectué conformément aux instructions du constructeur. Quel que soit le kilométrage indiqué, le filtre à huile et le filtre à air peuvent être changés à la demande du constructeur.
- 3.7. Lorsque le véhicule est accepté, le carburant est remplacé par le carburant de référence approprié pour les essais relatifs aux émissions, sauf si le constructeur accepte l'utilisation d'un carburant commercial.

4. ESSAI D'UN VÉHICULE EN SERVICE

- 4.1. Lorsqu'il est jugé nécessaire d'effectuer une vérification sur des véhicules, les essais relatifs aux émissions pratiqués conformément à l'annexe III du présent règlement sont réalisés sur des véhicules préconditionnés sélectionnés selon les exigences des points 2 et 3 du présent appendice. Cet essai n'inclut que la mesure du nombre de particules dans les émissions des véhicules certifiés conformément aux normes d'émission Euro 6 dans les catégories W, X et Y définies au tableau 1 de l'appendice 6 de l'annexe I du présent règlement. Les cycles de préconditionnement complémentaires à ceux spécifiés au paragraphe 5.3 de l'annexe 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU ne seront autorisés que s'ils sont représentatifs d'une conduite normale.
- 4.2. Pour les véhicules équipés d'un système OBD, on peut vérifier le bon fonctionnement en service de l'indicateur de dysfonctionnement, etc., en relation avec les niveaux d'émissions (par exemple, les limites d'indication de dysfonctionnement définies à l'annexe XI du présent règlement) par rapport aux spécifications applicables pour la réception.
- 4.3. En ce qui concerne le système OBD, les vérifications peuvent, par exemple, avoir pour but de détecter les niveaux d'émission supérieurs aux valeurs limites applicables qui ne provoquent pas d'indications de dysfonctionnement, l'activation erronée systématique de l'indicateur de dysfonctionnement et les composants du système OBD identifiés comme étant à l'origine d'un dysfonctionnement ou détériorés.
- 4.4. Si un composant ou un système opère hors des valeurs prévues dans la fiche de réception et/ou dans le dossier de réception de ce type de véhicules et que cet écart

n'a pas été autorisé en vertu de l'article 13, paragraphe 1 ou 2, de la directive 2007/46/CE, sans indication de dysfonctionnement par le système OBD, ce composant ou système n'est pas remplacé avant les essais relatifs aux émissions, sauf s'il est établi qu'il a fait l'objet de manipulations ou d'une utilisation incorrecte de telle sorte que le système OBD ne détecte pas les dysfonctionnements qui en résultent.

5. ÉVALUATION DES RÉSULTATS DES ESSAIS RELATIFS AUX ÉMISSIONS

5.1. Les résultats des essais sont soumis à la procédure d'évaluation prévue à l'appendice 2.

5.2. Les résultats des essais ne sont pas multipliés par les facteurs de détérioration.

6. PLAN DE MESURES CORRECTIVES

6.1. L'autorité compétente en matière de réception demande au constructeur de lui soumettre un plan de mesures correctives afin de remédier à l'état de non-conformité lorsque:

6.1.1. pour les émissions à l'échappement, plusieurs véhicules sont considérés comme émetteurs excentrés qui:

- a) satisfont aux conditions du paragraphe 3.2.3 de l'appendice 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU et que l'autorité compétente et le constructeur s'accordent sur le fait que les émissions excessives sont dues à la même cause ou
- b) satisfont aux conditions du paragraphe 3.2.4 de l'appendice 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU et que l'autorité compétente a déterminé que les émissions excessives sont dues à la même cause;

6.1.2. pour les IUPRM d'un dispositif de surveillance M donné, les conditions statistiques suivantes sont réunies dans un échantillon d'essai dont la taille est déterminée conformément au point 3.5 de la présente annexe:

- 1) pour les véhicules certifiés pour un rapport de 0,1 conformément à l'annexe XI, appendice 1, point 3.1.5, les données collectées dans les véhicules indiquent pour au moins un dispositif de surveillance M dans l'échantillon d'essai soit que le rapport d'efficacité en service moyen de l'échantillon d'essai est inférieur à 0,1, soit que 66 % ou plus des véhicules composant l'échantillon ont un rapport d'efficacité en service inférieur à 0,1;

- 2) pour les véhicules certifiés pour les rapports intégraux conformément à l'annexe XI, appendice 1, point 3.1.4, les données collectées dans les véhicules indiquent pour au moins un dispositif de surveillance M dans l'échantillon d'essai soit que le rapport d'efficacité en service moyen de l'échantillon d'essai est inférieur à la valeur $Test_{min}(M)$, soit que 66 % ou plus des véhicules composant l'échantillon ont un rapport d'efficacité en service inférieur à $Test_{min}(M)$.

La valeur de $Test_{min}(M)$ est de:

- i) 0,230 si le dispositif de surveillance M doit avoir un rapport d'efficacité en service de 0,26;
- ii) 0,460 si la surveillance M doit avoir un rapport d'efficacité en service de 0,52;
- iii) 0,297 si la surveillance M doit avoir un rapport d'efficacité en service de 0,336,

conformément à l'annexe XI, appendice 1, point 3.1.4.

- 6.2. Le plan de mesures correctives est envoyé à l'autorité compétente en matière de réception au plus tard 60 jours ouvrables à compter de la date de la notification visée au point 6.1. Dans les 30 jours ouvrables qui suivent, l'autorité déclare approuver ou désapprouver le plan de mesures correctives. Cependant, lorsque le constructeur parvient à convaincre l'autorité compétente de la nécessité d'un délai supplémentaire pour examiner l'état de non-conformité afin de présenter un plan de mesures correctives, une prorogation est accordée.
- 6.3. Les mesures correctives doivent concerner tous les véhicules qui sont susceptibles d'être affectés du même défaut. La nécessité de modifier les documents de réception doit être évaluée.
- 6.4. Le constructeur fournit une copie de toutes les communications relatives au plan de mesures correctives. Il conserve un dossier de la campagne de rappel et présente régulièrement des rapports sur son état d'avancement à l'autorité chargée de la réception.
- 6.5. Le plan de mesures correctives comporte les prescriptions spécifiées aux points 6.5.1 à 6.5.11. Le constructeur attribue au plan de mesures correctives une dénomination ou un numéro d'identification unique.
- 6.5.1. Une description de chaque type de véhicules faisant l'objet du plan de mesures correctives.
- 6.5.2. Une description des modifications, adaptations, réparations, corrections, ajustements ou autres changements à apporter pour mettre les véhicules en conformité, ainsi qu'un bref résumé des données et des études techniques sur lesquelles se fonde la décision du constructeur quant aux différentes mesures à prendre pour remédier à l'état de non-conformité.

- 6.5.3. Une description de la méthode au moyen de laquelle le constructeur informera les propriétaires des véhicules.
- 6.5.4. Une description de l'entretien ou de l'utilisation correcte auxquels le constructeur subordonne, le cas échéant, le droit aux réparations à effectuer dans le cadre du plan de mesures correctives et une explication des raisons qui motivent ces conditions de la part du constructeur. Aucune condition relative à l'entretien ou à l'utilisation ne peut être imposée, sauf s'il peut être démontré qu'elle est liée à l'état de non-conformité et aux mesures correctives.
- 6.5.5. Une description de la procédure à suivre par les propriétaires de véhicules pour obtenir la mise en conformité de leur véhicule. Elle comprend la date à partir de laquelle des mesures correctives peuvent être prises, la durée estimée des réparations en atelier et l'indication du lieu où elles peuvent être faites. Les réparations sont effectuées de manière appropriée dans un délai raisonnable à compter de la remise du véhicule.
- 6.5.6. Une copie des informations transmises aux propriétaires de véhicules.
- 6.5.7. Une brève description du système que le constructeur utilise pour assurer un approvisionnement adéquat en composants ou systèmes afin de mener à bien l'action palliative. La date à laquelle un stock suffisant de composants ou systèmes aura été constitué pour lancer la campagne est indiquée.
- 6.5.8. Une copie de toutes les instructions à envoyer aux personnes qui sont chargées des réparations.
- 6.5.9. Une description de l'incidence des mesures correctives proposées sur les émissions, la consommation de carburant, l'agrément de conduite et la sécurité de chaque type de véhicule concerné par le plan de mesures correctives, accompagnée des données, études techniques, etc. étayant ces conclusions.
- 6.5.10. Tous les autres rapports, informations ou données que l'autorité compétente en matière de réception peut raisonnablement juger nécessaires pour évaluer le plan de mesures correctives.
- 6.5.11. Dans les cas où le plan de mesures correctives comprend un rappel de véhicules, une description de la méthode d'enregistrement des réparations est présentée à l'autorité compétente. Si une étiquette est utilisée, un exemplaire en est fourni.
- 6.6. Il peut être demandé au constructeur d'effectuer des essais raisonnablement conçus et nécessaires sur les composants et les véhicules auxquels ont été appliquées les modifications, réparations ou une modification visant à démontrer l'efficacité de ce changement, de cette réparation ou de ces modifications.

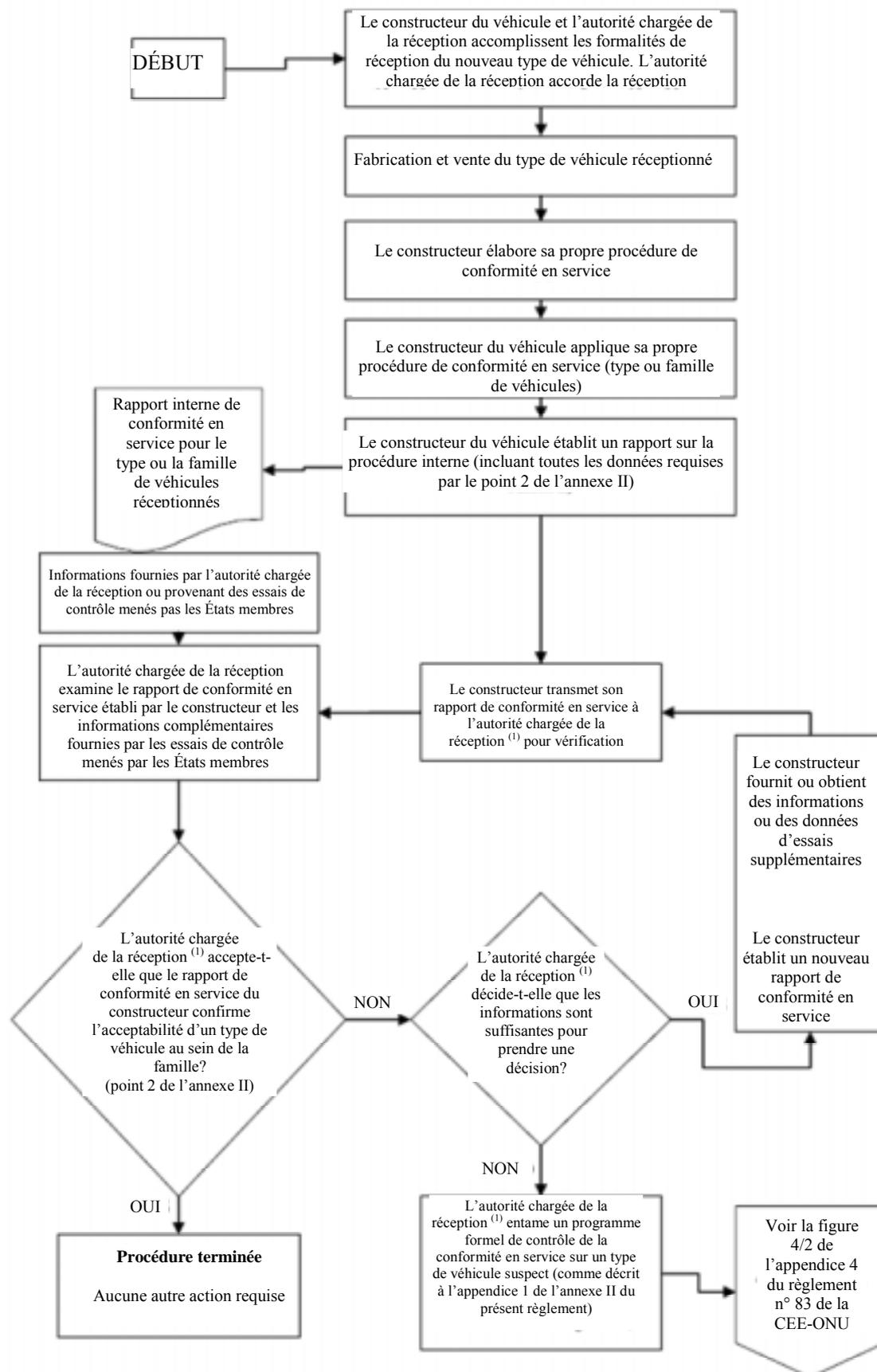
- 6.7. Le constructeur a la responsabilité de constituer un dossier comprenant tous les véhicules rappelés et réparés, avec l'indication de l'atelier qui a effectué les réparations. L'autorité compétente en matière de réception a accès sur demande à ce dossier pendant une période de 5 ans à partir de la mise en œuvre du plan de mesures correctives.
- 6.8. La réparation effectuée et/ou la modification apportée ou l'ajout de nouveaux équipements sont signalés dans un certificat remis par le constructeur au propriétaire du véhicule.

Appendice 2

PROCÉDURE STATISTIQUE POUR LES ESSAIS DE CONFORMITÉ EN SERVICE RELATIFS AUX ÉMISSIONS À L'ÉCHAPPEMENT

1. Cette procédure est utilisée pour contrôler le respect des exigences en matière de conformité en service dans le cadre de l'essai du type 1. La méthode statistique définie à l'appendice 4 du règlement n° 83 de la CEE-ONU s'applique en dehors des exceptions visées aux points 2 à 9.
2. La note de bas de page 1 ne s'applique pas.
3. Le paragraphe 3.2 se comprend comme suit:

Un véhicule est qualifié d'émetteur excentré lorsque les conditions indiquées au paragraphe 3.2.2 sont satisfaites.
4. Le paragraphe 3.2.1 ne s'applique pas.
5. Au paragraphe 3.2.2, la référence à la rangée B du tableau du paragraphe 5.3.1.4 s'entend comme faite au tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 5 et au tableau 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 6.
6. Aux paragraphes 3.2.3.2.1 et 3.2.4.2, la référence au paragraphe 6 de l'appendice 3 s'entend comme faite au point 6, appendice 1 de l'annexe II du présent règlement.
7. Aux notes de bas de page 2 et 3, la référence à la rangée A du tableau du paragraphe 5.3.1.4 s'entend comme faite au tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 5 et au tableau 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 6.
8. Au paragraphe 4.2, la référence au paragraphe 5.3.1.4 s'entend comme faite au tableau 1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 5 et au tableau 2 de l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules Euro 6.
9. La figure 4/1 est remplacée par la figure suivante:



(1) Dans ce cas, l'autorité chargée de la réception désigne l'autorité compétente qui a accordé la réception par type conformément au présent règlement.

RESPONSABILITÉS CONCERNANT LA CONFORMITÉ EN SERVICE

1. Le processus de vérification de la conformité en service est illustré par la figure 1.
2. Le constructeur recueille toutes les informations nécessaires au respect des exigences de la présente annexe. L'autorité chargée de la réception peut également tenir compte des informations résultant des programmes de surveillance.
3. L'autorité compétente en matière de réception effectue toutes les procédures et les essais nécessaires pour assurer que les exigences concernant la conformité en service sont satisfaites (phases 2 à 4).
4. En cas de divergence ou de désaccord concernant l'évaluation des informations soumises, l'autorité compétente demande des clarifications de la part du service technique qui a mené l'essai de réception.
5. Le constructeur établit et met en œuvre un plan de mesures correctives. Ce plan doit être approuvé par l'autorité chargée de la réception avant sa mise en œuvre (phase 5).

Figure 1: Illustration du processus de vérification de la conformité en service

