

E 7033

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 20 janvier 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 20 janvier 2012

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes I et IX, remplaçant l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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) et modifiant les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission 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 véhicules.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 17 janvier 2012 (18.01)
(OR. en)**

5448/12

**ENT 12
ENV 25
MI 24**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 12 janvier 2012

Destinataire: Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union
européenne

N° doc. Cion: D017002/01

Objet: RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du XXX modifiant
les annexes I et IX, remplaçant l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE
du Parlement européen et du Conseil 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) et modifiant les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008
de la Commission 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 véhicules

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D017002/01.

p.j.: D017002/01



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
D017002/01
[...] (2011) **XXX** projet

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

du **XXX**

modifiant les annexes I et IX, remplaçant l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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) et modifiant les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission 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 véhicules

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

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

du **XXX**

modifiant les annexes I et IX, remplaçant l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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) et modifiant les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission 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 véhicules

(Texte représentant 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° 692/2008 de la Commission 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 véhicules², et notamment son article 4, paragraphe 3, son article 5, paragraphe 4, son article 6, paragraphe 2, et son article 12,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers³ prévoit que la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes soit prise en compte pour déterminer les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur. Les modalités relatives à l'approbation et à la certification des technologies innovantes sont fixées dans le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011

¹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

² JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

³ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁴.

- (2) L'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009 prévoit que la Commission réexamine la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes.
- (3) Afin d'assurer une surveillance performante des réductions spécifiques des émissions de CO₂ des véhicules particuliers, les véhicules équipés d'éco-innovations devraient être certifiés dans le cadre de la réception par type d'un véhicule et, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 725/2011, les réductions doivent être indiquées séparément dans la documentation de réception et sur le certificat de conformité délivré au titre de la directive 2007/46/CE.
- (4) Par conséquent, il y a lieu de modifier les documents utilisés dans la procédure de réception, afin de refléter adéquatement les informations relatives aux éco-innovations.
- (5) La modification des documents utilisés pour la réception vise, d'une part, à fournir aux autorités chargées de la réception les données pertinentes pour homologuer les véhicules équipés d'éco-innovations et, d'autre part, à intégrer les réductions des émissions de CO₂ grâce aux éco-innovations dans les informations représentatives d'un type, d'une variante ou d'une version spécifique d'un véhicule.
- (6) Il convient d'adapter l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE afin d'inclure les informations pertinentes concernant les résultats des essais, comme prévu dans la législation applicable aux émissions de polluants par les véhicules légers et les véhicules lourds.
- (7) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 2007/46/CE et le règlement (CE) n° 692/2008.
- (8) 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

Les annexes I et IX de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

L'annexe VIII de la directive 2007/46/CE est remplacée par l'annexe II du présent règlement.

⁴ JO L 194 du 26.7.2011, p. 19.

Article 3

Les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 sont modifiées conformément à l'annexe III du présent règlement.

Article 4

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

ANNEXE I

Les annexes I et IX de la directive 2007/46/CE sont modifiées comme suit:

- (1) L'annexe I est modifiée comme suit:
- a) les points 3.5.3., 3.5.3.1., 3.5.3.2. et 3.5.3.3. suivants sont ajoutés:
- «3.5.3. Véhicule équipé d'une éco-innovation au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 725/2011: oui/non (¹)
- 3.5.3.1. Type/Variante/Version du véhicule de base tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement (UE) n° 725/2011 (le cas échéant)
- 3.5.3.2. Existence d'interactions entre différentes éco-innovations: oui/non (¹)
- 3.5.3.3. Données sur les émissions relatives à l'utilisation d'éco-innovations (reproduire le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans le cadre des essais) (w¹)

Décision homologuant l'éco-innovation(w²)	Code de l'éco-innovation(w³)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (en g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation (en g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base dans le cycle d'essais de type 1	4. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation dans le cycle d'essais de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO ₂ ((1-2)-(3-4))*5
xxxx/201x							
Total des réductions d'émissions de CO₂ (g/km)(w5)							

»;

b) dans les notes explicatives, les notes explicatives suivantes sont ajoutées:

«^(w) Éco-innovations.

^(w1) Agrandir le tableau en cas de besoin, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

^(w2) Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

^(w3) Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

^(w4) Avec l'accord de l'autorité chargée de la réception, si une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essais de type 1, cette valeur est celle fournie par la méthodologie de modélisation.

^(w5) Somme des réductions d'émissions de CO₂ de chaque éco-innovation.»

(2) L'annexe IX est modifiée comme suit:

a) à la partie I, modèle B – page 2 - catégorie de véhicules M1 (véhicules complets ou incomplets) les entrées 49.3, 49.3.1 et 49.3.2 suivantes sont ajoutées:

«49.3. Véhicule équipé d'éco-innovation(s): oui/non ⁽¹⁾

49.3.1. Code général de la ou des éco-innovations ^(p1)

49.3.2. Total des réductions d'émissions de CO₂ grâce à la ou aux éco-innovations ^(p2) (reproduire pour chaque carburant de référence utilisé dans le cadre des essais)»;

b) les notes explicatives suivantes sont ajoutées dans les notes explicatives relatives à l'annexe IX:

«^(p) Éco-innovations.

^(p1) Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants séparés entre eux par un espace:

- code de l'autorité chargée de la réception tel qu'il est défini à l'annexe VII de la présente directive;
- code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation par la Commission.

(Ainsi, le code général de trois éco-innovations homologuées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et installées dans un véhicule certifié par l'autorité allemande de réception devrait être: «e1 10 15 16».)

^(p2) Somme des réductions d'émissions de CO₂ de chaque éco-innovation.»

ANNEXE II

L'annexe VIII de la directive 2007/46/CE est remplacée par le texte suivant:

«Annexe VIII

RÉSULTATS D'ESSAIS

(à remplir par les autorités compétentes en matière de réception CE et à annexer à la fiche de réception du véhicule)

Dans tous les cas, il doit être indiqué clairement à quelle variante et à quelle version l'information s'applique. Pour chaque version, il ne peut y avoir qu'un seul résultat. Il est toutefois possible de combiner pour chaque version plusieurs résultats correspondant à la situation la moins avantageuse. Dans ce cas, une note indiquera que, pour les éléments accompagnés du signe (*), seuls les résultats les plus défavorables sont indiqués.

1. Résultats des essais de niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception CE. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

Variante/Version:	...	...	...
En mouvement [dB(A)/E]:	...	...	...
À l'arrêt [dB(A)/E]:	...	...	...
À (tours/mm):	...	...	...

2. Résultats des essais d'émission de gaz d'échappement

2.1. Émissions provenant des véhicules à moteur testés dans le cadre de la procédure d'essai pour les véhicules légers

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

Carburant(s) ^(d) (gazole, essence, GPL, GN...; bi-carburant: essence/GN, GPL...; carburant modulable: essence/éthanol, GN/GN-H2...)

2.1.1. Essai de type 1 ^{(b)(c)} (émissions du véhicule pendant le cycle d'essai après un démarrage à froid)

Variante/Version	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Masse de particules (PM) (mg/km)	...	...	...
Nombre de particules (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.2. Essai de type 2 ^{(b)(c)} (données sur les émissions à fournir au moment de la réception à des fins de contrôle technique)

Type 2, essai en régime inférieur de ralenti:

Variante/Version	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...

Régime moteur (tours/mm)	...	...	...
Température d'huile moteur (°C)	...	...	...

Type 2, essai en régime supérieur de ralenti:

Variante/Version	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur lambda	...	...	...
Régime moteur (tours/mm)	...	...	...
Température d'huile moteur (°C)	...	...	...

- 2.1.3. Essai de type 3 (émissions de gaz de carter):
- 2.1.4. Essai de type 4 (émissions par évaporation): ... g/essai
- 2.1.5. Essai de type 5 (durabilité des dispositifs de contrôle antipollution):
 - distance parcourue (km) (p.ex. 160 000 km): ...
 - facteur de détérioration (DF): calculé/fixé (°)
 - valeurs:

Variante/Version
------------------	-----	-----	-----

CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Masse de particules (PM) (mg/km)	...	...	...
Nombre de particules (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.6. Essai de type 6 (émissions moyennes à basse température ambiante)

Variante/Version	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. OBD: oui/non ⁽²⁾

2.2. Émissions provenant des moteurs testés dans le cadre de la procédure d'essai pour les véhicules lourds.

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre: ...

Carburant(s) ⁽⁴⁾ (gazole, essence, GPL, GN, éthanol...)

2.2.1. Résultats de l'essai ESC (1)(°)(f)

Variante/Version	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) (1)	...	...	...
Masse de particules (mg/kWh)	...	...	...
Nombre de particules (#/kWh) (1)	...	...	...

2.2.2. Résultats de l'essai ELR (1)

Variante/Version	...	...	...
Valeur des fumées (m ⁻¹)	...	...	...

2.2.3. Résultats de l'essai ETC (°)(f)

Variante/Version	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...

NMHC (mg/kWh) (¹)	...	...	...
CH ₄ (mg/kWh) (¹)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) (¹)	...	...	...
Masse de particules (mg/kWh)	...	...	...
Nombre de particules (#/kWh) (¹)	...	...	...

2.2.4. Essai en régime de ralenti (¹)

Variante/Version	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur lambda (¹)	...	...	...
Régime moteur (tours/mn)	...	...	...
Température d'huile moteur (°C)	...	...	...

2.3. Fumées des moteurs diesel

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire en cause prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

2.3.1. Résultats de l'essai en accélération libre

Variante/Version	...	...	...	...
Valeur corrigée du coefficient d'absorption (m ⁻¹)	...	...	...	...
Régime normal de ralenti	...	...	...	...
Régime maximal de ralenti	...	...	...	...
Température de l'huile (minimum/maximum)	...	...	...	...

3. Résultats des essais d'émissions de CO₂, de consommation de carburant/d'énergie électrique et d'autonomie en mode électrique

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception:

3.1. Véhicules à moteur à combustion interne et véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur (NOVC) (1)(d)

Variante/Version	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (conditions urbaines) (g/km)	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (conditions extra-urbaines) (g/km)	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (combinées) (g/km)	...	...	...	...
Consommation de carburant (conditions urbaines) (L/100 km) (e)	...	...	...	...

Consommation de carburant (conditions extra-urbaines) (L/100 km) ⁽⁵⁾
Consommation de carburant (combinée) (L/100 km) ⁽⁵⁾

3.2. Véhicule électrique hybride rechargeable de l'extérieur (OVC) ⁽¹⁾

Variante/Version	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (condition A, mixte) (g/km)	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (condition B, mixte) (g/km)	...	...	...	...
Émissions de CO ₂ en masse (pondérées, mixte) (g/km)	...	...	...	...
Consommation de carburant (condition A, mixte) (L/100 km) ⁽⁵⁾
Consommation de carburant (condition B, mixte) (L/100 km) ⁽⁵⁾
Consommation de carburant (pondérée, mixte) (L/100 km) ⁽⁵⁾
Consommation d'énergie électrique (condition A, mixte) (Wh/km)	...	...	...	...

Consommation d'énergie électrique (condition B, mixte) (Wh/km)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (pondérée et mixte) (Wh/km)	...	...	...
Autonomie électrique pure (km)	...	...	...

3.3. Véhicules électriques purs (1)

Variante/Version	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	...	...	...
Autonomie (km)	...	...	...

3.4. Véhicules fonctionnant à l'hydrogène (1)

Variante/Version	...	...	...
Consommation de carburant (kg/100 km)	...	...	...

4. Résultats des essais sur les véhicules équipés d'éco-innovations (h¹)(h²)(h³)

Variante/version:

Décision homologuant l'éco-innovation ^(h4)	Code de l'éco-innovation ^(h5)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (en g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation (en g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base dans le cycle d'essais de type I ^(h6)	4. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation dans le cycle d'essais de type I (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO ₂ ((1-2)-(3-4))*5
xxxx/201x
...
...
Total des réductions d'émissions de CO ₂ (g/km) ^(h7)							
							...

4.1. Code général de la ou des éco-innovations^(h8)

Notes explicatives

- (¹) Le cas échéant.
- (²) Biffer les mentions inutiles.
- (^a) Lorsque des restrictions concernant le carburant sont applicables, elles doivent être indiquées (par exemple, dans le cas du gaz naturel, la gamme des gaz L ou celle des gaz H).
- (^b) Pour les véhicules à bicarburant, le tableau doit être reproduit pour chaque carburant.
- (^c) Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai doit être réalisé avec les deux carburants, conformément au schéma I.2.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant au GPL ou GN/biométhane, qu'ils soient à bicarburant ou à monocarburant, le tableau doit être reproduit pour les différents gaz de référence utilisés dans l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les plus mauvais résultats obtenus. Le cas échéant, conformément aux parties 1.1.2.4 et 1.1.2.5 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, il doit être indiqué si les résultats sont mesurés ou calculés.
- (^d) Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.
- (^e) Pour Euro 6, ESC s'entend comme WHSC et ETC comme WHTC.
- (^f) Pour Euro 6, si des moteurs à GNC et à GPL sont testés avec différents carburants de référence, le tableau doit être répété pour chaque carburant de référence testé.
- (^g) L'unité «L/100 km» est remplacée par «m³/100 km» pour les véhicules roulant au GN et au GN-H2 et par «kg/100 km» pour les véhicules roulant à l'hydrogène.
- (^h) Éco-innovations.
- (^{h1}) Reproduire le tableau pour chaque variante/version.
- (^{h2}) Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.
- (^{h3}) Agrandir le tableau en cas de besoin, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.
- (^{h4}) Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.
- (^{h5}) Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.
- (^{h6}) Si une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essais de type 1, cette valeur est celle fournie par la méthodologie de modélisation.
- (^{h7}) Somme des réductions d'émissions de CO₂ de chaque éco-innovation.
- (^{h8}) (Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants séparés entre eux par un espace:
- code de l'autorité chargée de la réception tel qu'il est défini à l'annexe VII de la présente directive;

- code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation par la Commission.»

Ainsi, le code général de trois éco-innovations approuvées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et installées dans un véhicule certifié par l'autorité allemande de réception devrait être: «e1 10 15 16».)

ANNEXE III

Les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 4.3.5., 4.3.5.1 et 4.3.5.2 suivants sont ajoutés.

«4.3.5. Véhicule équipé d'éco-innovations

4.3.5.1. Dans le cas d'un type de véhicule équipé d'une ou plusieurs éco-innovations, au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 725/2011, la conformité de la production est prouvée en ce qui concerne les éco-innovations en réalisant les essais prévus par la ou les décisions de la Commission homologuant la ou les éco-innovations en question.

4.3.5.2. Les points 4.3.1., 4.3.2. et 4.3.4 sont applicables.»;

b) à l'annexe 3, les points 3.5.3., 3.5.3.1., 3.5.3.2. et 3.5.3.3. suivants sont ajoutés:

«3.5.3. Véhicule équipé d'une éco-innovation au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement (UE) n° 725/2011: oui/non (*)

3.5.3.1. Type/Variante/Version du véhicule de base tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement (UE) n° 725/2011 (**)

3.5.3.2. Existence d'interactions entre différentes éco-innovations: oui/non (*)

3.5.3.3. Données sur les émissions relatives à l'utilisation d'éco-innovations (***)(****)

Décision homologuant l'éco-innovation (****)	Code de l'éco-innovation (****)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (en g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation (en g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base dans le cycle d'essais de type I (****)	4. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation dans le cycle d'essais de type I (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO ₂ ((1-2)-(3-4))*5

«Pour les véhicules à bicarburant, le tableau du type 1 doit être reproduit pour chaque carburant. Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai du type 1 doit être réalisé avec les deux carburants, conformément au schéma I.2.4 de l'annexe I du règlement n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant au GPL ou GN/biométhane, qu'ils soient à monocarburant ou à bicarburant, le tableau doit être reproduit pour les différents carburants de référence utilisés dans l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les plus mauvais résultats obtenus. Le cas échéant, conformément aux parties 1.1.2.4 et 1.1.2.5 de l'annexe I du règlement n° 692/2008, il doit être indiqué si les résultats sont mesurés ou calculés.»;

iii) les points 2.6. et 2.6.1. suivants sont ajoutés:

«2.6. Résultats d'essai des éco-innovations (*)(**)

Décision homologuant l'éco-innovation (**)	Code de l'éco-innovation (***)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (en g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation (en g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base dans le cycle d'essais de type 1 (****)	4. Émissions de CO ₂ du véhicule équipé de l'éco-innovation dans le cycle d'essais de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO ₂ ((1-2)-(3-4))*5
xxxx/201x							
Total des réductions d'émissions de CO₂ (g/km)(*****)							

2.6.1. Code général de la ou des éco-innovations (*****)

- (*) Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.
- (**) Agrandir le tableau en cas de besoin, à raison d'une ligne par éco-innovation.
- (***) Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.
- (****) Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.
- (*****) Somme des réductions d'émissions de chaque éco-innovation.
- (*****) Si une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essais de type 1, cette valeur est celle fournie par la méthodologie de modélisation.

(*****)

Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants séparés entre eux par un espace:

- code de l'autorité chargée de la réception du type tel qu'il est défini à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE;
 - code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation par la Commission.»
- Ainsi, le code général de trois éco-innovations homologuées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et installées dans un véhicule certifié par l'autorité allemande de réception devrait être: «e1 10 15 16».)

»;

(2) L'annexe XII est modifiée comme suit:

a) le point 4. suivant est ajouté:

«4. RÉCEPTION PAR TYPE DE VÉHICULES EQUIPES D'ECO-INNOVATIONS

4.1. Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 725/2011, un constructeur qui souhaite bénéficier d'une réduction de ses émissions spécifiques moyennes de CO₂, grâce aux réductions des émissions obtenues par une ou plusieurs éco-innovations installées sur un véhicule, présente à une autorité compétente en matière de réception une demande de fiche de réception CE par type pour le véhicule équipé de la ou des éco-innovations.

4.2. Les réductions des émissions de CO₂ du véhicule équipé d'éco-innovations est déterminée, aux fins de la réception par type, en utilisant la procédure et la méthode d'essai précisées dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation, conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 725/2011.

4.3. La réalisation des essais nécessaires afin de déterminer les réductions des émissions de CO₂ obtenues grâce aux éco-innovations doit s'entendre sans préjudice de la démonstration de la conformité de la conformité des éco-innovations aux prescriptions techniques indiquées dans la directive 2007/46/CE, le cas échéant.

4.4. La réception par type n'est pas accordée si le véhicule équipé de l'éco-innovation ne présente pas une réduction des émissions de CO₂ d'au moins 1 g/km par rapport au véhicule de base, tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement (UE) n° 725/2011.».