

D056279/03

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 juillet 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 juillet 2018

**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 la directive 2007/46/CE, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique

E 13299



Bruxelles, le 11 juillet 2018
(OR. en)

11057/18

ENT 133
ENV 518
MI 528

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	6 juillet 2018
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D056279/03
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX modifiant la directive 2007/46/CE, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique

Les délégations trouveront ci-joint le document D056279/03.

p.j.: D056279/03



Bruxelles, le **XXX**
D056279/03
[...] (2017) **XXX** draft

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

du **XXX**

modifiant la directive 2007/46/CE, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique

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

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

du **XXX**

modifiant la directive 2007/46/CE, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)², et notamment son article 39, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 constitue un acte séparé dans le cadre de la procédure de réception par type établie par la directive 2007/46/CE. Il dispose que les nouveaux véhicules particuliers et utilitaires légers doivent respecter certaines valeurs limites d'émissions et définit des prescriptions supplémentaires en matière d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les dispositions techniques particulières nécessaires à la mise en œuvre de ce règlement sont contenues dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission³, lequel remplace et abroge le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission⁴.

¹ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

² JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

³ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁴ 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 véhicules (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

- (2) Le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission continue de produire certains de ses effets jusqu'à son abrogation à partir du 1er janvier 2022. Cependant, il est nécessaire de préciser que ces effets incluent la possibilité de demander des extensions des réceptions par type existantes accordées au titre de ce règlement.
- (3) Une nouvelle procédure d'essai réglementaire mettant en œuvre la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) a été introduite dans la législation de l'Union par le règlement (UE) 2017/1151. La procédure WLTP prévoit des conditions de réalisation plus strictes et plus détaillées pour l'exécution des essais d'émissions au moment de la réception par type.
- (4) En outre, une nouvelle méthodologie d'essai des émissions produites par les véhicules dans des conditions de conduite réelles, dite «procédure d'essai RDE», a été introduite par les règlements (UE) 2016/427⁵, (UE) 2016/646⁶ et (UE) 2017/1154⁷ de la Commission.
- (5) Afin que les essais WLTP soient possibles, un certain degré de tolérance est nécessaire. Il convient toutefois de ne pas profiter de la tolérance prévue pour les essais afin d'obtenir des résultats différents de ceux associés à l'exécution des essais dans les conditions de consigne. Dès lors, afin de garantir des conditions équitables entre les différents constructeurs de véhicules et de faire en sorte que les valeurs mesurées pour les émissions de CO₂ et la consommation de carburant soient davantage en phase avec la réalité, il y a lieu d'instaurer une méthode permettant de normaliser les effets que des tolérances d'essai spécifiques produisent sur les résultats des essais d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant.
- (6) Les valeurs de consommation de carburant et/ou d'énergie électrique résultant des procédures d'essai réglementaires en laboratoire devraient être complétées par des informations sur la consommation moyenne des véhicules en conditions réelles lorsque ceux-ci sont utilisés sur la route. Une fois qu'elles sont rendues anonymes, collectées et agrégées, il est indispensable de disposer de ces données pour déterminer si les procédures d'essai réglementaires reflètent de manière adéquate les valeurs moyennes obtenues en conditions réelles pour les émissions de CO₂ et la consommation de carburant et/ou d'énergie électrique. En outre, la disponibilité dans le véhicule d'informations sur la consommation instantanée de carburant devrait faciliter l'exécution des essais sur route.
- (7) Afin de garantir une évaluation en temps utile de la représentativité des nouvelles procédures d'essai réglementaires, notamment pour les véhicules aux parts de marché

⁵ Règlement (UE) 2016/427 de la Commission du 10 mars 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 82 du 31.3.2016, p. 1).

⁶ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

⁷ Règlement (UE) 2017/1154 de la Commission du 7 juin 2017 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions en conditions de conduite réelles des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 175 du 7.7.2017, p. 708).

importantes, il convient de limiter, dans un premier temps, le champ d'application des nouvelles prescriptions relatives à la surveillance embarquée de la consommation de carburant aux véhicules conventionnels et hybrides alimentés par des carburants liquides ainsi qu'aux véhicules hybrides rechargeables, dans la mesure où ceux-ci sont, à ce jour, les seuls groupes motopropulseurs couverts par des normes techniques correspondantes.

- (8) La quantité de carburant et/ou d'énergie électrique consommée est déjà déterminée et enregistrée à bord de la plupart des nouveaux véhicules; cependant, les dispositifs actuellement employés pour surveiller ces informations ne sont pas soumis à des prescriptions normalisées. Afin de garantir l'accessibilité des données communiquées par ces dispositifs ainsi que leur utilisation comme base de comparaison harmonisée entre différents constructeurs et catégories de véhicules, il y a lieu de fixer pour ces dispositifs des exigences de base en matière de réception.
- (9) Le règlement (UE) 2016/646⁸ de la Commission a introduit l'obligation pour les constructeurs de déclarer les stratégies auxiliaires de limitation des émissions adoptées. En outre, le règlement (UE) 2016/11546 de la Commission a renforcé la supervision des stratégies de limitation des émissions par les autorités compétentes en matière de réception par type. Toutefois, l'application de ces prescriptions a mis en lumière la nécessité d'harmoniser l'application des règles relatives aux stratégies auxiliaires de limitation des émissions par les différentes autorités compétentes en matière de réception par type. Il convient dès lors de fixer un format commun pour le dossier de documentation étendu ainsi qu'une méthodologie commune pour l'évaluation de ces stratégies.
- (10) La décision d'autoriser l'accès, sur demande, au dossier de documentation étendu du constructeur devrait appartenir aux autorités nationales, de sorte qu'il y a lieu de supprimer du règlement (UE) n° 2017/11513 la clause de confidentialité liée à ce document. Cette suppression devrait être sans préjudice de l'application uniforme de la législation dans l'ensemble de l'Union et de la possibilité pour toutes les parties d'accéder à toutes les informations utiles aux fins de l'exécution des essais RDE.
- (11) À la suite de l'introduction des essais RDE au stade de la réception par type, il est à présent indispensable de mettre à jour la réglementation sur les vérifications de la conformité en service, de sorte que les émissions en conditions de conduite réelles soient également effectivement limitées durant la vie utile normale des véhicules dans des conditions normales d'utilisation.
- (12) L'application des nouvelles procédures RDE pendant les vérifications de la conformité en service exigera davantage de ressources pour l'exécution des essais de conformité en service d'un véhicule et pour l'évaluation de ses résultats. Afin de trouver un équilibre entre la nécessité de réaliser des essais de conformité en service efficaces et la charge imposée par le renforcement des essais, il convient d'adapter le nombre maximal de véhicules inclus dans un échantillon statistique ainsi que les critères de réussite et d'échec correspondants applicables à l'ensemble des essais de conformité en service.
- (13) Les vérifications de la conformité en service ne couvrent à l'heure actuelle que les émissions de polluants mesurées à l'aide d'essais du type 1. Cependant, afin de garantir

⁸ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission du 20 avril 2016 portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO L 109 du 26.4.2016, p. 1).

le respect des prescriptions fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007, il y a lieu d'étendre ces vérifications aux émissions à l'échappement et aux émissions par évaporation. Aussi convient-il d'introduire, aux fins des essais de conformité en service, des essais du type 4 et du type 6. Compte tenu du coût et de la complexité de ces essais, ceux-ci devraient rester optionnels.

- (14) Un examen des essais actuels de conformité en service, réalisés par les constructeurs, a révélé que très peu d'échecs aux essais ont été signalés aux autorités compétentes en matière de réception, alors que des campagnes de rappel et d'autres mesures volontaires en lien avec les émissions ont été mises en place par les constructeurs. Il est dès lors nécessaire d'instaurer plus de transparence et de contrôle dans les essais de conformité en service.
- (15) Afin de contrôler plus efficacement le processus de conformité en service, les autorités compétentes en matière de réception par type devraient être chargées de réaliser chaque année des essais et des vérifications sur un pourcentage donné de types de véhicule réceptionnés.
- (16) Afin de faciliter les flux d'informations générés par les essais de conformité en service, et d'assister les autorités compétentes en matière de réception par type dans le processus décisionnel, une plateforme électronique devrait être développée par la Commission.
- (17) Afin d'améliorer le processus de sélection des véhicules aux fins des essais à réaliser par les autorités compétentes en matière de réception par type, il est indispensable de disposer d'informations permettant de recenser les problèmes potentiels et d'identifier les types de véhicule présentant des niveaux d'émissions élevés. La télédétection, les systèmes simplifiés embarqués de surveillance des émissions (SEMS) ainsi que les essais à l'aide de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) devraient être reconnus comme des outils valides pour fournir aux autorités compétentes en matière de réception par type des informations permettant d'orienter la sélection des véhicules à tester.
- (18) Il est indispensable de garantir la qualité des essais de conformité en service, de sorte qu'il est nécessaire de fixer les règles régissant l'accréditation des laboratoires d'essai.
- (19) Afin de permettre la réalisation des essais, toutes les informations utiles doivent être publiquement accessibles. En outre, certaines des informations nécessaires à l'exécution des contrôles de conformité en service devraient être facilement disponibles et devraient dès lors figurer dans le certificat de conformité.
- (20) Afin de renforcer la transparence du processus de conformité en service, il convient de contraindre les autorités compétentes en matière de réception par type de publier un rapport annuel contenant les résultats des vérifications de la conformité en service effectuées par leurs soins.
- (21) Les méthodologies prescrites afin d'assurer que seuls des parcours effectués dans des conditions normales d'utilisation soient considérés comme des essais RDE valides ont engendré un trop grand nombre d'essais invalides, de sorte qu'il convient de revoir et de simplifier ces méthodologies.
- (22) Une analyse des méthodologies appliquées pour l'évaluation des émissions de polluants produites lors d'un parcours valide a démontré que les résultats obtenus à l'aide des deux méthodes actuellement autorisées n'étaient pas cohérents. Il convient dès lors d'établir une nouvelle méthodologie simple et transparente. Les facteurs

d'évaluation utilisés dans cette nouvelle méthodologie devraient faire l'objet d'un suivi constant de la Commission afin de refléter l'évolution réelle de la technologie.

- (23) L'utilisation de véhicules hybrides rechargeables, utilisés en partie en mode électrique et en partie avec un moteur à combustion interne, devrait être dûment prise en compte aux fins des essais RDE, de sorte que le calcul des résultats d'émissions RDE puisse refléter cet avantage.
- (24) Une nouvelle procédure d'essai des émissions par évaporation a été élaborée au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Celle-ci tient compte des progrès technologiques réalisés dans la maîtrise des émissions par évaporation provenant des véhicules alimentés à l'essence, adapte cette procédure à la procédure d'essai WLTP et introduit de nouvelles dispositions pour les réservoirs étanches. Il convient dès lors de mettre à jour la réglementation actuelle de l'Union relative aux essais des émissions par évaporation, de manière à refléter les modifications apportées au niveau de la CEE-ONU.
- (25) Également sous l'égide de la CEE-ONU, la procédure d'essai WLTP a été encore améliorée et complétée par une série de nouveaux éléments, parmi lesquels d'autres manières de mesurer les paramètres de résistance à l'avancement sur route d'un véhicule, des dispositions plus claires pour les véhicules bicarburant, des améliorations dans la méthode d'interpolation pour le CO₂, des mises à jour concernant les prescriptions pour les bancs dynamométriques à deux axes et la résistance au roulement des pneumatiques. Il y a lieu, à présent, d'intégrer ces nouvelles évolutions dans la législation de l'Union.
- (26) L'expérience pratique acquise avec l'application du cycle WLTP depuis son introduction obligatoire pour les nouveaux types de véhicule dans l'Union en date du 1er septembre 2017 a démontré que cette procédure devrait être davantage adaptée au système de réception par type de l'Union, notamment en ce qui concerne les informations à inclure dans la documentation correspondante.
- (27) Les modifications dans la documentation relative à la réception par type résultant des modifications apportées par le présent règlement doivent se refléter également dans le certificat de conformité, de même que dans l'ensemble des documents de réception par type des véhicules prévus dans la directive 2007/46.
- (28) Il convient dès lors de modifier en conséquence le règlement (UE) 2017/1151, le règlement (CE) n° 692/2008 et la directive 2007/46.
- (29) 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

Modifications du règlement (UE) 2017/1151

Le règlement (UE) 2017/1151 est modifié comme suit:

- 1) l'article 2 est modifié comme suit:
 - a) le point 1 b) est remplacé par le texte suivant:

«b) relèvent d'une même "plage d'interpolation pour le CO₂", telle que définie au point 2.3.2 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI;»;

b) le point 6 est remplacé par le texte suivant:

«6) par "système à régénération périodique", on entend un dispositif de contrôle des émissions d'échappement (convertisseur catalytique, filtre à particules, par exemple) nécessitant un processus de régénération périodique;»;

c) les points 11 et 12 sont remplacés par le texte suivant:

«11) par "véhicule bicarburant", on entend un véhicule doté de deux systèmes distincts de stockage de carburant et conçu pour fonctionner principalement avec un seul carburant à la fois;

12) par "véhicule bicarburant à gaz", on entend un véhicule bicarburant dans lequel les deux carburants sont l'essence (en mode essence) et soit le GPL, le GN/biométhane ou l'hydrogène;»;

d) le point 33 suivant est inséré:

«33) par "véhicule ICE pur", on entend un véhicule dans lequel tous les convertisseurs d'énergie de propulsion sont des moteurs à combustion interne;»;

e) le point 38 est remplacé par le texte suivant:

«38) par "puissance nominale du moteur" (P_{rated}), on entend la puissance nette maximale du moteur exprimée en kW et mesurée selon les prescriptions de l'annexe XX;»;

f) les points 45 à 48 sont remplacés par le texte suivant:

«45) par "système de réservoir de carburant", on entend les dispositifs permettant de stocker le carburant, comprenant le réservoir de carburant, le système de remplissage, le bouchon de réservoir et la pompe à carburant quand elle est montée dans ou sur le réservoir de carburant;

46) par "facteur de perméabilité" (PF), on entend le facteur déterminé sur la base des pertes d'hydrocarbures sur une période de temps et utilisé pour déterminer les émissions par évaporation finales;

47) par "réservoir monocouche non métallique", on entend un réservoir de carburant construit avec une seule couche de matériau non métallique, y compris les matériaux fluorés/sulfonés;

48) par "réservoir multicouche", on entend un réservoir de carburant construit avec au moins deux couches de matériaux différents, dont l'un est un matériau barrière arrêtant les hydrocarbures;»;

2) l'article 3 est modifié comme suit:

1) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

2) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Pour l'essai du type 1 décrit dans l'annexe XXI, les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane sont soumis à l'essai du type 1 en vue de déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué dans l'annexe 12 du règlement n° 83 de la CEE-ONU relatif aux émissions de polluants, avec le carburant utilisé pour la mesure de la puissance nette conformément à l'annexe XX du présent règlement.

Les véhicules qui peuvent fonctionner à la fois à l'essence et au GPL ou au GN/biométhane doivent être soumis à l'essai avec les deux types de carburant, des essais devant être effectués pour déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué à l'annexe 12 du règlement n° 83 de la CEE-ONU, et avec le carburant utilisé pour la mesure de la puissance nette conformément à l'annexe XX du présent règlement.»;

3) l'article 4 *bis* suivant est inséré:

«Article 4 bis

Prescriptions relatives à la réception par type en ce qui concerne les dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie électrique

Le constructeur veille à ce que les véhicules suivants relevant des catégories M1 et N1 soient équipés d'un dispositif permettant de déterminer, de stocker et de mettre à disposition les données relatives à la quantité de carburant et/ou d'énergie électrique consommée pour le fonctionnement du véhicule:

- 1) les véhicules ICE purs et les véhicules hybrides électriques non rechargeables de l'extérieur (VHE-NRE) fonctionnant exclusivement au gazole minéral, au biogazole, à l'essence, à l'éthanol ou avec une combinaison quelconque de ces carburants;
- 2) les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) fonctionnant à l'électricité et avec n'importe lequel des carburants visés au point 1.

Le dispositif de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie électrique satisfait aux prescriptions de l'annexe XXII.»;

4) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 11 est modifié comme suit:

a) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le dossier de documentation étendu est identifié et daté par l'autorité compétente en matière de réception et conservé par ladite autorité pendant une période minimale de 10 ans à compter de l'octroi de la réception.»;

b) les troisième à sixième alinéas suivants sont ajoutés:

«À la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception effectue une évaluation préliminaire des stratégies AES pour les nouveaux types de véhicule. Dans ce cas, la documentation utile est fournie à l'autorité compétente en matière de réception dans un délai de 2 à 12 mois avant le début du processus de réception par type.

L'autorité compétente en matière de réception effectue une évaluation préliminaire sur la base du dossier de documentation étendu, tel que décrit au point b) de l'appendice 3a de l'annexe I, fourni par le constructeur. Elle effectue l'évaluation conformément à la méthodologie décrite à l'appendice 3b de l'annexe I et peut s'écarter de cette méthodologie dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.

L'évaluation préliminaire des stratégies AES pour les nouveaux types de véhicule reste valide aux fins de la réception par type pendant une période de 18 mois. Cette période peut être prolongée de 12 mois supplémentaires si le constructeur fournit à l'autorité compétente en matière de réception la preuve qu'aucune nouvelle technologie en mesure de modifier l'évaluation préliminaire des stratégies AES n'est devenue accessible sur le marché.

Une liste des stratégies AES jugées non admissibles par les autorités compétentes en matière de réception par type est établie sur une base annuelle par le groupe d'experts des autorités compétentes en matière de réception (TAAEG) et mise à la disposition du public par la Commission.»;

b) le paragraphe 12 suivant est inséré:

«12. Le constructeur fournit également à l'autorité compétente en matière de réception qui a délivré la réception par type au regard des émissions au titre du présent règlement (ci-après l'"autorité responsable de l'octroi de la réception") un dossier sur la transparence des essais contenant les informations nécessaires afin de permettre la réalisation des essais conformément au point 5.9 de la partie B de l'annexe II.»;

5) l'article 9 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 à 6 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les vérifications de la conformité en service doivent permettre de confirmer que les émissions à l'échappement et les émissions par évaporation sont effectivement limitées pendant la durée de vie normale des véhicules dans les conditions normales d'utilisation.

3. La conformité en service est vérifiée sur des véhicules correctement entretenus et utilisés, conformément à l'appendice 1 de l'annexe II, pendant une période comprise entre 15 000 km ou 6 mois, l'événement se produisant le plus tard étant retenu, et 100 000 km ou 5 ans, l'événement se produisant le plus tôt étant retenu. La conformité en service pour les émissions par évaporation est vérifiée sur des véhicules correctement entretenus et utilisés, conformément à l'appendice 1 de l'annexe II, pendant une période comprise entre 30 000 km ou 12 mois, l'événement se produisant le plus tard étant retenu, et 100 000 km ou 5 ans, l'événement se produisant le plus tôt étant retenu.

Les prescriptions relatives aux vérifications de la conformité sont applicables jusqu'à 5 ans après la délivrance du dernier certificat de conformité ou de la dernière fiche de réception individuelle pour les véhicules de la famille de conformité en service concernée.

4. Les vérifications de la conformité en service ne sont pas obligatoires si les ventes annuelles de la famille de conformité en service dans l'Union sont inférieures à 5 000 véhicules au cours de l'année précédente. Pour ces familles, le constructeur communique à l'autorité compétente en matière de réception un compte rendu de toutes les demandes d'activation de garantie et de réparations liées aux émissions

ainsi que des dysfonctionnements détectés par l'OBD, comme indiqué au point 4.1 de l'annexe II. Ces familles de conformité en service peuvent néanmoins être sélectionnées afin d'être soumises à l'essai conformément à l'annexe II.

5. Le constructeur et l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type effectuent les vérifications de la conformité en service conformément à l'annexe II.

6. L'autorité responsable de l'octroi de la réception détermine si une famille n'a pas satisfait aux dispositions de la conformité en service, à la suite d'une évaluation de la conformité, et approuve le plan de mesures correctives présenté par le constructeur conformément à l'annexe II.»;

b) les paragraphes 7 et 8 suivants sont ajoutés:

«7. Si une autorité compétente en matière de réception par type a établi qu'une famille de conformité en service ne satisfaisait pas aux critères de vérification de la conformité en service, elle le notifie sans délai à l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type, conformément à l'article 30, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE.

Ensuite, sous réserve des dispositions de l'article 30, paragraphe 6, de la directive 2007/46/CE, l'autorité responsable de l'octroi de la réception informe le constructeur qu'une famille de conformité en service ne satisfait pas aux critères de vérification de la conformité en service et que les procédures décrites aux points 6 et 7 de l'annexe II sont à respecter.

Si l'autorité responsable de l'octroi de la réception constate qu'aucun accord ne peut être trouvé avec l'autorité compétente en matière de réception par type qui a établi qu'une famille de conformité en service ne satisfaisait pas aux critères de vérification de la conformité en service, la procédure visée à l'article 30, paragraphe 6, de la directive 2007/46/CE est mise en œuvre.

8. Outre les points 1 à 7, les dispositions suivantes s'appliquent aux véhicules réceptionnés par type conformément à la partie B de l'annexe II:

a) les véhicules soumis à une réception par type multi-étapes, telle que définie à l'article 3, paragraphe 7, de la directive 2007/46/CE, sont contrôlés aux fins de la conformité en service conformément aux règles applicables à la réception multi-étapes fixées au point 5.10.6 de la partie B de l'annexe II du présent règlement;

b) les véhicules blindés, les corbillards et les véhicules accessibles en fauteuil roulant, tels que définis respectivement aux points 5.2 et 5.5 de la partie A de l'annexe II de la directive 2007/46/CE, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. Tous les autres véhicules à usage spécial, tels que définis au point 5 de la partie A de l'annexe II de la directive 2007/46/CE, sont contrôlés aux fins de la conformité en service conformément aux règles applicables à la réception multi-étapes par type fixées dans la partie B de l'annexe II du présent règlement.»;

6) l'article 15 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Avec effet au 1^{er} septembre 2019, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions ou à la consommation de carburant, de délivrer la réception CE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicule qui ne sont pas conformes à l'annexe VI. À la demande du constructeur, jusqu'au

31 août 2019, la procédure d'essai des émissions par évaporation définie à l'annexe 7 du règlement n° 83 de la CEE-ONU ou la procédure d'essai des émissions par évaporation définie à l'annexe VI du règlement (CE) n° 692/2008 peuvent encore être appliquées aux fins de la réception par type réalisée au titre du présent règlement.»;

b) au paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté:

«À l'exception des véhicules réceptionnés au regard des émissions par évaporation conformément à la procédure définie à l'annexe VI du règlement (CE) n° 692/2008, avec effet au 1^{er} septembre 2019, les autorités nationales interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes à l'annexe VI du présent règlement.»;

c) au paragraphe 4, les points d) et e) sont supprimés;

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

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

«b) en ce qui concerne les véhicules d'une famille d'interpolation WLTP qui satisfont aux règles en matière d'extension définies au point 3.1.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, les procédures suivies conformément au point 3.13 de l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'à 3 ans après les dates indiquées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 715/2007 sont acceptées par l'autorité compétente en matière de réception aux fins du respect des prescriptions de l'appendice 1 de la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du présent règlement.»;

ii) le texte suivant est ajouté au point c):

«Aux fins du présent point, la possibilité d'utiliser les résultats d'essais obtenus à la suite de procédures suivies et effectuées conformément au règlement (CE) n° 692/2008 ne s'applique qu'aux véhicules d'une famille d'interpolation WLTP qui satisfont aux règles en matière d'extension définies au point 3.3.1 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008.»;

e) les paragraphes 8 à 11 suivants sont ajoutés:

«8. La partie B de l'annexe II s'applique aux véhicules des catégories M1 et M2 et de la classe I de la catégorie N1 basés sur des types réceptionnés à partir du 1^{er} janvier 2019, ainsi qu'aux véhicules des classes II et III de la catégorie N1 et aux véhicules de la catégorie N2 basés sur des types réceptionnés à partir du 1^{er} septembre 2019. Elle s'applique également à tous les véhicules immatriculés à partir du 1^{er} septembre 2019 en ce qui concerne les catégories M1 et M2 et la classe I de la catégorie N1, ainsi qu'à tous les véhicules immatriculés à partir du 1^{er} septembre 2020 en ce qui concerne les classes II et III de la catégorie N1 et la catégorie N2. Dans tous les autres cas, la partie A de l'annexe II s'applique.

9. Avec effet au 1^{er} janvier 2020, dans le cas des véhicules visés à l'article 4 *bis* relevant de la catégorie M1 et de la classe I de la catégorie N1, et au 1^{er} janvier 2021 dans le cas des véhicules visés à l'article 4 *bis* relevant des classes II et III de la catégorie N1, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions ou à la consommation de carburant, de délivrer la réception CE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicule qui ne satisfont pas aux prescriptions de l'article 4 *bis*.

Avec effet au 1^{er} janvier 2021, dans le cas des véhicules visés à l'article 4 *bis* relevant de la catégorie M1 et de la classe I de la catégorie N1, et au 1^{er} janvier 2022 dans le

cas des véhicules visés à l'article 4 *bis* relevant des classes II et III de la catégorie N1, les autorités nationales interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de nouveaux véhicules qui ne respectent pas les dispositions de cet article.

10. Avec effet au 1^{er} septembre 2019, les autorités nationales interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de nouveaux véhicules qui ne satisfont pas aux prescriptions de l'annexe IX de la directive 2007/46 telle que modifiée par le règlement 2018/xxxx [numéro de règlement à introduire par l'Office des publications].

Pour tous les véhicules immatriculés entre le 1^{er} janvier et le 31 août 2019 au titre de nouvelles réceptions par type accordées au cours de cette même période, et lorsque les informations énoncées à l'annexe IX de la directive 2007/46 telle que modifiée par le règlement 2018/xxx [numéro de règlement à introduire par l'Office des publications] ne sont pas encore indiquées dans le certificat de conformité, le constructeur met ces informations à disposition gratuitement dans un délai de 5 jours ouvrables à compter de la demande d'un laboratoire accrédité ou d'un service technique aux fins de l'exécution des essais conformément à l'annexe II.

11. Les prescriptions de l'article 4 *bis* ne s'appliquent pas aux réceptions par type délivrées aux petits constructeurs.»;

- 7) l'article 18 *bis* est supprimé;
- 8) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;
- 9) l'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement;
- 10) l'annexe IIIA est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement;
- 11) à l'annexe V, le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. Les coefficients de résistance à l'avancement sur route à utiliser sont ceux du véhicule L (VL). À défaut de véhicule L, la résistance à l'avancement sur route du véhicule H (VH) sera utilisée. VL et VH sont définis au point 4.2.1.1.2 de la sous-annexe 4 de l'annexe XXI. À titre d'alternative, le constructeur peut choisir d'utiliser les résistances à l'avancement sur route qui ont été déterminées conformément aux dispositions de l'appendice 7 de l'annexe 4a du règlement n° 83 de la CEE-ONU pour un véhicule faisant partie de la famille d'interpolation.»;
- 12) l'annexe VI est remplacée par le texte figurant à l'annexe IV du présent règlement;
- 13) l'annexe VII est modifiée comme suit:
 - 1) au point 2.2, dans la légende du tableau, la désignation du facteur de détérioration «P» est remplacée par «PN»;
 - 2) le point 3.10 est remplacé par le texte suivant:

«3.10. Les coefficients de résistance à l'avancement sur route à utiliser sont ceux du véhicule L (VL). À défaut de VL ou si la charge totale du véhicule H (VH) à 80 km/h est supérieure à la charge totale du VL à 80 km/h + 5 %, la résistance à l'avancement sur route du VH sera utilisée. VL et VH sont définis au point 4.2.1.1.2 de la sous-annexe 4 de l'annexe XXI.»;
- 14) dans l'annexe VIII, le point 3.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.3. Les coefficients de résistance à l'avancement sur route à utiliser sont ceux du véhicule L (VL). À défaut de véhicule L, la résistance à l'avancement sur route du véhicule H (VH) sera utilisée. VL et VH sont définis au point 4.2.1.1.2 de la sous-annexe 4 de l'annexe XXI. À titre d'alternative, le constructeur peut choisir d'utiliser les résistances à l'avancement sur route qui ont été déterminées conformément aux dispositions de l'appendice 7 de l'annexe 4a du règlement n° 83 de la CEE-ONU pour un véhicule faisant partie de la famille d'interpolation. Dans les deux cas, le banc à rouleaux doit être réglé pour simuler le fonctionnement d'un véhicule sur route à -7 °C. Ce réglage peut être basé sur une détermination de la courbe de résistance à l'avancement sur route à -7 °C. À défaut, la résistance à l'avancement déterminée peut être ajustée pour une diminution de 10 % du temps de décélération en roue libre. Le service technique peut approuver l'utilisation d'autres méthodes de détermination de la résistance à l'avancement.»;

- 15) l'annexe IX est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement;
- 16) l'annexe XI est remplacée par le texte figurant à l'annexe VI du présent règlement;
- 17) l'annexe XII est modifiée conformément à l'annexe VII du présent règlement;
- 18) à l'annexe XIV, appendice 1, les termes «annexe I, points 2.3.1 et 2.3.5 du règlement (UE) 2017/1151» sont remplacés par les termes «annexe I, points 2.3.1 et 2.3.4 du règlement (UE) 2017/1151»;
- 19) l'annexe XVI est remplacée par le texte figurant à l'annexe VIII du présent règlement;
- 20) l'annexe XXI est modifiée conformément à l'annexe IX du présent règlement;
- 21) l'annexe XXII, telle qu'elle figure à l'annexe X du présent règlement, est ajoutée.

Article 2

Modification du règlement (CE) n° 692/2008

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

- 22) à l'article 16 *bis*, premier alinéa, du règlement (CE) n° 692/2008, le point d) suivant est ajouté:
«d) extensions des réceptions par type accordées au titre du présent règlement, jusqu'à ce que de nouvelles prescriptions soient applicables pour les nouveaux véhicules»;
- 23) à l'annexe 1, appendice 3, le point 3.2.12.2.5.7 suivant est ajouté:
«3.2.12.2.5.7. Facteur de perméabilité⁽¹⁾ : ...»;
- 24) à l'annexe XII, le point 4.4 est supprimé.

Article 3

Modifications de la directive 2007/46/CE

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

Article 4

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2019.

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

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
Jean-Claude Juncker