

D062755/02

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018/2019

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 juillet 2019

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 23 juillet 2019

**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 le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds

E 14205



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 18 juillet 2019
(OR. en)

11248/19

MI 576
ENT 171
CONSOM 212
ENV 693

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	12 juillet 2019
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D062755/02
Objet:	RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds

Les délégations trouveront ci-joint le document D062755/02.

p.j.: D062755/02



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
D062755/02
[...](2019) **XXX** draft

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds

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

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

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds

(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° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE, 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) Les règles de déclaration et d'évaluation des stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES) ont récemment été modifiées pour les véhicules particuliers et utilitaires légers par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission¹. Les dispositions déjà établies dans le règlement (UE) n° 582/2011² pour les véhicules lourds devraient être alignées pour des raisons de cohérence.
- (2) Les essais de conformité en service représentent l'un des éléments constitutifs de la procédure de réception par type des véhicules et permettent de vérifier la performance des systèmes de contrôle des émissions tout au long de la durée de vie utile d'un véhicule. Le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission prescrit que les essais soient réalisés au moyen d'un système portable de mesure des émissions (PEMS), qui évalue les émissions dans des conditions normales d'utilisation. L'approche PEMS est également utilisée pour vérifier les émissions hors cycle lors de la réception par type.
- (3) Les performances en matière d'émissions des véhicules lourds au cours de la période suivant le démarrage du moteur à froid ne sont actuellement pas évaluées dans le cadre

¹ 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).

² Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

de l'essai de démonstration de la réception par type ou de l'essai de conformité en service. À la suite d'un exercice de suivi, lors duquel des données provenant des essais de réception par type et de conformité en service ont été collectées et analysées, il a été constaté que des quantités significatives des NO_x totaux émis étaient exclues de l'analyse en raison de l'absence d'évaluation de la période de démarrage du moteur à froid. Afin de mieux représenter les émissions réelles, il convient de réviser la procédure de mesure pour y inclure la mesure des émissions de polluants pendant la période de démarrage du moteur à froid.

- (4) Des mesures du nombre de particules au moyen de PEMS ont été mises en œuvre avec succès dans le cadre des règles de réception par type au regard des émissions pour les véhicules particuliers et utilitaires légers³. À la suite d'une étude pilote réalisée par le Centre commun de recherche de la Commission, qui a procédé à une analyse sur les équipements portables de mesure du nombre de particules pour les véhicules lourds, il est jugé approprié d'introduire une prescription similaire dans les règles de réception par type au regard des émissions pour les véhicules lourds. La Commission sera tenue, en vertu du règlement (CE) n° 595/2009, de réexaminer le niveau du facteur de conformité final pour les émissions de particules en nombre, en tenant compte du progrès technique.
- (5) La Commission reconnaît que les véhicules équipés de moteurs à allumage commandé ou de moteurs à double carburant (dual fuel) alimentés au gaz naturel comprimé (GNC), au gaz naturel liquéfié (GNL) ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) peuvent nécessiter des adaptations techniques pour respecter le facteur de conformité du nombre de particules. Afin de disposer d'un délai suffisant pour permettre aux constructeurs de moteurs fonctionnant au gaz de modifier leurs produits conformément aux prescriptions du présent règlement, il convient de prévoir une période de transition en ce qui concerne le respect du facteur de conformité maximal autorisé pour les véhicules équipés de tels moteurs.
- (6) Les prescriptions introduites par le présent règlement pour les essais de conformité en service ne devraient pas s'appliquer rétroactivement aux moteurs et véhicules réceptionnés par type avant l'introduction de ces prescriptions. Par conséquent, les modifications figurant dans les annexes I, II et III du présent règlement ne devraient s'appliquer qu'aux essais de conformité en service de nouveaux types de moteurs ou de véhicules, c'est-à-dire aux moteurs ou véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux modifications introduites par le présent règlement.
- (7) Les règles relatives à l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ont été intégrées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil⁴, applicable à partir du 1^{er} septembre 2020. Par conséquent, les dispositions du règlement (UE) n° 582/2011 relatives à l'accès à ces informations devraient être supprimées avec effet à compter de cette date.
- (8)

³ 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 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 véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

⁴ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

- (9) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 582/2011 en conséquence.
- (10) 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 (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

1) l'article 2 est modifié comme suit:

- a) au point 5), les mots «et les informations sur la réparation et l'entretien» sont supprimés;
- b) le point 43) est supprimé;
- c) le point suivant est ajouté:

«57) “nombre de particules”, le nombre total de particules solides émises par l'échappement, quantifiées selon les méthodes de dilution, d'échantillonnage et de mesure spécifiées dans l'annexe 4 du règlement n° 49 de la CEE-ONU*.

* Règlement n° 49 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé utilisés pour la propulsion des véhicules (JO L 171 du 24.6.2013, p.1.);

2) les articles 2 *bis*, 2 *ter*, 2 *quater*, 2 *quinquies*, 2 *sexies*, 2 *septies*, 2 *octies* et 2 *nonies* sont supprimés;

3) l'article 3 est modifié comme suit:

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

«1. Afin d'obtenir la réception UE par type d'un système moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte, une réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions ou la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions, le constructeur doit, conformément aux dispositions de l'annexe I, démontrer que les véhicules ou systèmes moteurs ou familles de moteurs sont soumis aux essais et satisfont aux prescriptions des articles 4 et 14 et des annexes III à VIII, X, XIII et XIV. Le constructeur doit également assurer la conformité avec les spécifications des carburants de référence énoncées à l'annexe IX. Dans le cas des moteurs et des véhicules à double carburant (dual-fuel), le constructeur observe, en outre, les prescriptions de l'annexe XVIII.

Afin d'obtenir la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions ou la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions, le constructeur doit aussi démontrer que les prescriptions énoncées à l'article 6 et dans l'annexe II du règlement (UE) 2017/2400* de la Commission sont respectées pour le groupe de véhicules concerné. Toutefois,

cette disposition ne s'applique pas lorsque le constructeur indique que les nouveaux véhicules du type à réceptionner ne seront pas immatriculés, mis sur le marché ou mis en service dans l'Union à partir des dates mentionnées à l'article 24, paragraphe 1, points a), b) et c), du règlement (UE) 2017/2400 pour le groupe de véhicules en question.

* Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).»;

b) les paragraphes 1 *bis*, 1 *ter* et 1 *quater* sont supprimés;

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

«2. Afin d'obtenir la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions ou la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions, le constructeur doit assurer la conformité aux prescriptions de montage énoncées à la section 4 de l'annexe I et, dans le cas des véhicules à double carburant (dual fuel), aux prescriptions de montage supplémentaires de la section 6 de l'annexe XVIII.»;

d) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Afin d'obtenir une extension de la réception UE par type, en ce qui concerne les émissions, d'un véhicule réceptionné au titre du présent règlement dont la masse de référence excède 2 380 kilogrammes sans excéder 2 610 kilogrammes, le constructeur doit satisfaire aux prescriptions de la section 5 de l'annexe VIII.»;

e) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Pour obtenir la réception UE par type d'un système moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte ou la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions aux fins d'obtenir la réception par type pour tous carburants, la réception par type pour une gamme restreinte de carburants ou la réception par type pour un carburant spécifique, le constructeur doit assurer la conformité aux prescriptions correspondantes de la section 1 de l'annexe I.»;

4) l'article 5 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Demande de réception UE par type d'un système moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte en ce qui concerne les émissions»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le constructeur doit joindre à sa demande un dossier de documentation qui explique entièrement tout élément de conception qui affecte les émissions, la stratégie de limitation des émissions du système moteur, les moyens par lesquels le système de moteur contrôle les variables de sortie qui ont une incidence sur les émissions, que ce contrôle soit direct ou indirect, les mesures de surveillance des modifications non autorisées, ainsi que le système d'avertissement et d'incitation requis par les sections 4 et 5 de l'annexe XIII.

Le dossier de documentation 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.

Le dossier de documentation comprend les parties suivantes:

l'ensemble d'informations visé à la section 8 de l'annexe I,

un dossier de documentation sur les stratégies AES, comme décrit dans l'appendice 11 de l'annexe I du présent règlement, afin de permettre aux autorités compétentes en matière de réception d'évaluer le bon usage des stratégies AES.

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, le constructeur communique le projet de dossier de documentation sur les stratégies AES 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 procède à une évaluation préliminaire sur la base du projet de dossier de documentation sur les stratégies AES fourni par le constructeur. L'autorité compétente en matière de réception effectue l'évaluation préliminaire conformément à la méthodologie décrite dans l'appendice 2 de l'annexe VI. L'autorité compétente en matière de réception 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 susceptible de modifier l'évaluation préliminaire des stratégies AES n'est devenue disponible sur le marché.

Une liste des stratégies AES jugées non admissibles par les autorités compétentes en matière de réception est établie sur une base annuelle par le forum d'échange d'informations sur la mise en œuvre et mise à la disposition du public par la Commission.» ;

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

5) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Dispositions administratives pour la réception UE par type d'un système moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte en ce qui concerne les émissions»;

b) au paragraphe 1, le premier et le deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Lorsque toutes les prescriptions pertinentes sont respectées, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception UE par type d'un système moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'entité technique distincte et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation défini dans l'acte d'exécution applicable adopté conformément à l'article 28, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil*.

Sans préjudice des dispositions de cet acte d'exécution, la section 3 du numéro de réception par type est établie conformément à l'appendice 9 de l'annexe I du présent règlement.

(*) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»;

c) au paragraphe 1 *bis*, le point b) est supprimé;

6) l'article 7 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Demande de réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions»;

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

«1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions.»;

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

7) l'article 8 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Dispositions administratives pour la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions»;

b) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Lorsque toutes les prescriptions pertinentes sont respectées, l'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation décrit dans l'acte d'exécution applicable adopté en application de l'article 28, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil.

Sans préjudice des dispositions de cet acte d'exécution, la section 3 du numéro de réception par type est établie conformément à l'appendice 9 de l'annexe I du présent règlement.» ;

c) le paragraphe 1 *bis* est modifié comme suit:

i) la formule introductive est remplacée par le texte suivant:

«À titre de variante à la procédure visée au paragraphe 1, l'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions, si toutes les conditions suivantes sont remplies:»;

ii) le point b) est supprimé;

8) l'article 9 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«

Demande de réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions»;

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

«1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions.»;

9) l'article 10 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Dispositions administratives pour la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions»;

b) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

Lorsque toutes les prescriptions pertinentes sont respectées, l'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation décrit dans l'acte d'exécution applicable adopté en application de l'article 28, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/858.

Sans préjudice des dispositions de cet acte d'exécution, la section 3 du numéro de réception par type est établie conformément à l'appendice 9 de l'annexe I du présent règlement.»;

c) le paragraphe 1 *bis* est modifié comme suit:

i) la formule introductive est remplacée par le texte suivant:

«À titre de variante à la procédure visée au paragraphe 1, l'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions, si toutes les conditions suivantes sont remplies:»;

ii) le point b) est supprimé;

10) à l'article 16, le paragraphe 3 est supprimé;

11) à l'article 17 *bis*, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. Avec effet au 1^{er} janvier 2021, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux émissions, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type à de nouveaux types de véhicules ou de moteurs qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement tel que modifié par le règlement (UE) 2019/... ** [*Office des publications: prière d'insérer la référence du présent règlement*].

Par dérogation au premier alinéa, avec effet au 1^{er} janvier 2023, les nouveaux types de moteurs à allumage commandé, de moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1A et de moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1B (en mode double carburant), ainsi que les véhicules équipés de ces moteurs, doivent respecter le facteur de conformité maximal autorisé pour le nombre de particules conformément au point 6.3 de l'annexe II. Toutefois, à compter du 1^{er} janvier 2021, le facteur de conformité du nombre de particules de la fenêtre de travail et le facteur de conformité du nombre de particules de la fenêtre de masse de CO₂ doivent être indiqués dans les résultats de l'essai de démonstration PEMS sur la fiche de réception par type à des fins de surveillance.

4. Avec effet au 1^{er} janvier 2022, les autorités nationales, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement tel que modifié par le règlement (UE) 2019/... [Office des publications: prière d'insérer la référence du présent règlement], considèrent que les certificats de conformité délivrés à ces véhicules ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858 et, pour des motifs liés aux émissions, interdisent l'immatriculation, la mise à disposition sur le marché et la mise en service de ces véhicules.

Par dérogation au premier alinéa, avec effet au 1^{er} janvier 2024, les autorités nationales, dans le cas de nouveaux véhicules équipés de moteurs à allumage commandé, de moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1A et de moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1B (en mode double carburant) qui ne sont pas conformes au facteur de conformité maximal autorisé pour le nombre de particules conformément au point 6.3 de l'annexe II et aux prescriptions du présent règlement tel que modifié par le règlement (UE) 2019/... [Office des publications: prière d'insérer la référence du présent règlement], considèrent que les certificats de conformité délivrés à ces véhicules ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858 et, pour des motifs liés aux émissions, interdisent l'immatriculation, la mise à disposition sur le marché et la mise en service de ces véhicules. Toutefois, à compter du 1^{er} janvier 2022, le facteur de conformité du nombre de particules de la fenêtre de travail et le facteur de conformité du nombre de particules de la fenêtre de masse de CO₂ doivent être indiqués dans les résultats de l'essai de démonstration PEMS sur la fiche de réception par type à des fins de surveillance.

Avec effet au 1^{er} janvier 2022 et sauf dans le cas de moteurs de remplacement pour des véhicules en service, les autorités nationales interdisent, pour des motifs liés aux émissions, la mise à disposition sur le marché et la mise en service de nouveaux moteurs qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement tel que modifié par le règlement (UE) 2019/... [Office des publications: prière d'insérer la référence du présent règlement].

Par dérogation au troisième alinéa, avec effet au 1^{er} janvier 2024 et sauf dans le cas de moteurs de remplacement pour des véhicules en service, les autorités nationales interdisent, pour des motifs liés aux émissions, la mise à disposition sur le marché et la mise en service de nouveaux moteurs à allumage commandé, de nouveaux moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1A et de nouveaux moteurs à double carburant (dual-fuel) de type 1B (en mode double carburant) qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement tel que modifié par le règlement (UE) 2019/... [Office des publications: prière d'insérer la référence du présent règlement].

(**) Règlement (UE) 2019/ ... de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 en ce qui concerne les stratégies auxiliaires de limitation des émissions (AES), l'accès aux informations OBD et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, la mesure des émissions pendant les périodes de démarrage du moteur à froid et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) pour mesurer le nombre de particules, pour les véhicules lourds (JO ... [OP: prière d'insérer la référence au JO de cet acte.]»;

12) l'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement;

13) l'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement;

14) l'annexe VI est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement;

15) dans l'annexe VIII, le point 5.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«5.1.2. Le paragraphe A.1.2.1 de l'appendice 1 de l'annexe 12 du règlement n° 49 de la CEE-ONU s'entend comme suit:

A.1.2.1. Pour obtenir l'extension d'une réception UE par type d'un véhicule dont le moteur a fait l'objet d'une réception par type au titre du règlement (CE) n° 595/2009 et du présent règlement à un véhicule dont la masse de référence excède 2 380 kg sans excéder 2 610 kg, le constructeur doit satisfaire aux prescriptions relatives à la mesure des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant établies par les procédures d'essai d'émissions de type 1 définies dans la sous-annexe 6 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission avec seulement le tracé de vitesse et les corrections des données RCB. Les émissions de CO₂ sont déterminées conformément au tableau A6/2 sans tenir compte des résultats de l'essai pour les émissions critères, le véhicule n'appliquant aucune stratégie AES au cours de l'essai et étant considéré comme VH. Les rapports d'essai spécifiés dans les appendices 8a, partie I, jusqu'à et y compris le point 2.1, et 8b de l'annexe I, du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, sont soumis à l'autorité compétente en matière de réception, y compris les résultats des émissions de polluants.

Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une déclaration signée que toutes les variantes et versions pour lesquelles l'extension est demandée sont conformes aux prescriptions concernant les émissions pour la réception par type du règlement (CE) n° 595/2009 et que l'essai de type 1 a été effectué conformément au paragraphe précédent.

Les réceptions UE par type existantes pour un véhicule dont la masse de référence excède 2 380 kg sans excéder 2 610 kg, en ce qui concerne son moteur réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009, peuvent être étendues au plus tard à la date d'application du présent règlement.

Dans le cas des moteurs à allumage par compression ad hoc fonctionnant à l'éthanol (ED95), un ratio fixe carbone-hydrogène-oxygène doit être utilisé aux fins du calcul des valeurs de consommation de carburant, à savoir C₁H_{2,92}O_{0,46}.

»;

16) dans l'annexe X, le point suivant est inséré après le point 2.4.1.3:

«2.4.1.4. La norme OBD Euro 6-2 du tableau 1 de l'appendice 6 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/1151 est considérée comme équivalente au caractère E du tableau 1 de l'appendice 9 de l'annexe I du présent règlement.»;

17) à l'annexe XI, dans l'appendice 1, dans le modèle de fiche de renseignements, les points 2 à 2.3 sont supprimés;

18) à l'annexe XIII, le deuxième alinéa du point 12 est remplacé par le texte suivant:

«Le présent appendice s'applique lorsque le constructeur du véhicule demande la réception UE par type d'un véhicule équipé d'un moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et au présent règlement.»;

19) l'annexe XVII est supprimée.

Article 2

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 2021.

L'article 1^{er}, paragraphe 15, est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur.

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