D076241/1

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 15 mars 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 15 mars 2022

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 du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO2 et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies

E 16569

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 14 mars 2022
(OR. en)

7180/22

ENT 32
MI 189
ENV 222

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	[…](2022) XXX draft - D076241/1
Objet:	RÈGLEMENT (UE) …/... DE LA COMMISSION du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies

Les délégations trouveront ci-joint le document […](2022) XXX draft - D076241/1.

p.j.: […](2022) XXX draft - D076241/1

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le XXX
D076241/01
[…](2022) XXX draft

RÈGLEMENT (UE) …/... DE LA COMMISSION

du XXX

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies

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

RÈGLEMENT (UE) …/... DE LA COMMISSION

du XXX

modifiant le règlement (UE) 2017/2400 en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 et la consommation de carburant des camions moyens et lourds et des autobus lourds et l'introduction de véhicules électriques et d'autres nouvelles technologies

(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) nº 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[1], et notamment son article 4, paragraphe 3, et son article 5, paragraphe 4, point e),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission[2] introduit une méthode commune pour comparer objectivement la performance des véhicules lourds mis sur le marché de l'Union en ce qui concerne leurs émissions de CO_2 et leur consommation de carburant. Il énonce des dispositions relatives à la certification des composants ayant un impact sur les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des véhicules lourds, introduit un outil de simulation pour déterminer et déclarer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant de ces véhicules et énonce, entre autres, des prescriptions à l'intention des autorités des États membres et des constructeurs afin de vérifier la conformité de la certification des composants et la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation.

(2) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil[3] a déplacé les règles concernant l'accès aux informations du système de diagnostic embarqué et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules du règlement (CE) nº 595/2009. Afin d'aligner la formulation du règlement (UE) 2017/2400 sur la formulation modifiée du règlement (CE) nº 595/2009, les références aux informations du système de diagnostic embarqué et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules doivent être retirées du règlement (UE) 2017/2400.

---

1 JO L 188 du 18.7.2009, p. 1

2 Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 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) nº 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

3 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) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(3) Le règlement (UE) 2017/2400 détermine les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des camions lourds. Toutefois, afin d'offrir une meilleure vue sur les émissions de CO_2, il est nécessaire de calculer les émissions de CO_2 d'un éventail de véhicules plus large. Il convient donc de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant d'autres véhicules lourds, à savoir les camions moyens et les autobus lourds.

(4) Afin de couvrir de manière appropriée les technologies futures, il est nécessaire de spécifier des prescriptions supplémentaires pour les nouvelles technologies telles que les véhicules électriques hybrides et électriques purs, les véhicules à double carburant, les systèmes de récupération de chaleur et les systèmes avancés d'aide à la conduite.

(5) Comme la procédure d'essai de vérification sur route s'est avérée être un outil important pour la vérification des calculs des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant, il convient qu'elle s'applique aux camions moyens et aux nouvelles technologies. Toutefois, en raison de la complexité de la production en plusieurs étapes des autobus lourds et du système de réception qui leur est applicable, il n'est actuellement pas possible d'étendre la procédure d'essai de vérification sur route à ces véhicules.

(6) Certaines définitions et prescriptions du règlement (UE) 2017/2400 doivent être clarifiées ou corrigées, y compris en ce qui concerne l'alignement sur les normes de performance relatives aux émissions de CO_2 des nouveaux véhicules lourds énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil[4].

(7) Afin de donner aux États membres, aux autorités nationales et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des règles introduites par le présent règlement, il convient d'en différer la date d'application.

(8) Comme certains constructeurs pourraient préférer respecter les prescriptions énoncées dans le présent règlement avant sa date d'application, la possibilité devrait leur être donnée d'obtenir une licence pour pouvoir utiliser l'outil de simulation et recevoir une certification pour des composants conformément aux règles introduites par le présent règlement avant sa date d'application.

(9) Pour certains groupes de véhicules et certaines technologies, l'outil de simulation requis pour l'obligation de déterminer et de déclarer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant pour les nouveaux véhicules ne sera disponible qu'après la date d'application générale du présent règlement. Dans ces cas, les prescriptions ne peuvent s'appliquer qu'à partir du moment où l'outil de simulation est disponible. C'est pourquoi certaines dispositions du présent règlement ne s'appliqueront qu'à une date ultérieure.

(10) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique - Véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2017/2400 est modifié comme suit:

[4] Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

1) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Article premier

Objet

Le présent règlement complète le cadre légal relatif à la réception par type de véhicules à moteur et de moteurs en ce qui concerne les émissions établi par le règlement (UE) nº 582/2011, en précisant les règles d'octroi de licences pour l'utilisation d'un outil de simulation en vue de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des nouveaux véhicules destinés à être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, ainsi que les dispositions relatives au fonctionnement dudit outil de simulation et à la déclaration des valeurs d'émissions de CO_2 et de consommation de carburant ainsi déterminées.

Article 2

Champ d'application

1. Sous réserve de l'application de l'article 4, deuxième alinéa, le présent règlement s'applique aux camions moyens, aux camions lourds et aux autobus lourds.

2. Dans le cas de réceptions par type multi-étapes ou de réceptions individuelles de camions moyens ou lourds, le présent règlement s'applique aux camions de base.

Dans le cas des autobus lourds, le présent règlement s'applique aux véhicules primaires, aux véhicules intermédiaires et aux véhicules complets ou complétés.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules hors route, aux véhicules à usage spécial et aux véhicules hors route à usage spécial tels que définis aux points 2.1, 2.2 et 2.3 de la partie A de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil*.

* 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) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»;

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le premier paragraphe est modifié comme suit:

1) les points 10, 11 et 12 sont remplacés par le texte suivant:

«10) "essieu": un composant comprenant tous les éléments rotatifs de la transmission qui transfèrent le couple moteur de l'arbre de transmission aux roues et modifient le couple et la vitesse avec un rapport fixé, et incluant les fonctions d'un différentiel;

11) "traînée aérodynamique": une caractéristique de configuration d'un véhicule concernant la force aérodynamique agissant sur le véhicule dans le sens du flux d'air, déterminée comme le produit du coefficient de traînée et de la section transversale dans des conditions de vent de travers nul;

12) "dispositifs auxiliaires": des composants d'un véhicule tels que ventilateur du moteur, système de direction, système électrique, système

pneumatique et système de ventilation et de conditionnement d'air (HVAC), dont les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant sont définies à l'annexe IX;»;

2) les points 15 à 18 sont remplacés par le texte suivant:

«15) "véhicule lourd à émission nulle": (Ze-HDV) un "véhicule utilitaire lourd à émission nulle" au sens de l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil;

16) "véhicule professionnel": un véhicule lourd qui n'est pas destiné à l'acheminement de marchandises et pour lequel un des chiffres suivants est utilisé pour compléter les codes de carrosserie, dont la liste figure dans l'appendice 2 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; ou un tracteur dont la vitesse maximale ne dépasse pas 79 km/h;

17) "porteur": un "camion" tel que défini dans l'annexe I, partie C, point 4.1, du règlement (UE) 2018/858, à l'exception des camions conçus ou construits pour tracter des semi-remorques;

18) "tracteur": une "unité de traction pour semi-remorque", telle que définie dans l'annexe I, partie C, point 4.3, du règlement (UE) 2018/858»;

3) le paragraphe 20 est remplacé par le texte suivant:

«20) "véhicule lourd électrique hybride" (He-HDV): un véhicule lourd hybride qui, pour sa propulsion mécanique, exploite l'énergie des deux sources embarquées suivantes d'énergie stockée ou électrique: i) un carburant et ii) une énergie électrique ou un dispositif de stockage d'électricité;»;

4) les points 22) à 39) suivants sont ajoutés:

22) «"véhicule primaire": un autobus lourd dans un état d'assemblage virtuel déterminé à des fins de simulation, pour lequel les données d'entrée et les informations d'entrée définies à l'annexe III sont utilisées;

23) "dossier d'enregistrements du constructeur": un fichier produit par l'outil de simulation qui contient des informations concernant le constructeur, une documentation des données et informations d'entrée de l'outil de simulation et les résultats relatifs aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant;

24) dossier d'information du client": un fichier produit par l'outil de simulation qui contient un ensemble défini d'informations concernant le véhicule et les résultats relatifs aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant définis à l'annexe IV, partie II;

25) "dossier d'information du véhicule" (VIF): un fichier produit par l'outil de simulation pour les autobus lourds afin de transférer les données et informations d'entrée pertinentes ainsi que les résultats de la simulation aux stades de construction suivants selon la méthode décrite à l'annexe I, point 2);

26) “camion moyen”: un véhicule de la catégorie N_2, telle que définie à l’article 4, paragraphe 1, point b) ii), du règlement (UE) 2018/858, ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 5 000 kg et inférieure ou égale à 7 400 kg;

27) “camion lourd”: un véhicule de la catégorie N_2, telle que définie à l’article 4, paragraphe 1, point b) ii), du règlement (UE) 2018/858, ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 7 400 kg ou un véhicule de la catégorie N_3, telle que définie à l’article 4, paragraphe 1, point b) iii), dudit règlement;

28) “autobus lourd”: un véhicule de la catégorie M_3, telle que définie à l’article 4, paragraphe 1, point a) iii), du règlement (UE) 2018/858, ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 7 500 kg;

29) “constructeur du véhicule primaire”: un constructeur responsable du véhicule primaire;

30) “véhicule intermédiaire”: tout achèvement ultérieur d’un véhicule primaire lorsqu’un sous-ensemble de données d’entrée et d’informations d’entrée, telles que définies pour le véhicule complet ou complété conformément au tableau 1 et au tableau 3a de l’annexe III est ajouté et/ou modifié;

31) “constructeur intermédiaire”: un constructeur responsable d’un véhicule intermédiaire;

32) “véhicule incomplet”: un véhicule incomplet tel que défini à l’article 3, point 25, du règlement (UE) 2018/858;

33) “véhicule complété”: un véhicule complété tel que défini à l’article 3, point 26, du règlement (UE) 2018/858;

34) “véhicule complet”: un véhicule complet tel que défini à l’article 3, point 27, du règlement (UE) 2018/858;

35) “valeur standard”: les données d’entrée pour l’outil de simulation pour un composant lorsque la certification des données d’entrée est applicable, mais que le composant n’a pas fait l’objet d’un essai visant à déterminer une valeur spécifique, et qui reflètent la performance la plus défavorable d’un composant;

36) “valeur générique”: les données utilisées dans l’outil de simulation pour des composants ou des paramètres du véhicule lorsqu’il n’est pas prévu d’essai de composants ni de déclaration de valeurs spécifiques, et qui reflètent la performance de la technologie du composant en moyenne ou les spécifications usuelles du véhicule;

37) “camionnette”: une camionnette telle que définie à l’annexe I, partie C, point 4.2, du règlement (UE) 2018/858;

38) “cas d’application”: les différents scénarios à suivre dans le cas d’un camion moyen, d’un camion lourd, d’un autobus lourd qui est un véhicule primaire, d’un autobus lourd qui est un véhicule intermédiaire, d’un autobus lourd qui est un véhicule complet ou un

véhicule complété pour lequel différentes dispositions et fonctions du constructeur sont applicables dans l'outil de simulation;

39) "camion de base": un camion moyen ou un camion lourd équipé au moins:

– d'un châssis, d'un moteur, d'une boîte de vitesses, d'essieux et de pneumatiques dans le cas des véhicules à moteur thermique purs;

– d'un châssis, d'un système de machine électrique et/ou d'un composant de groupe motopropulseur électrique intégré, d'un ou plusieurs systèmes de batterie et/ou d'un ou plusieurs systèmes de condensateur et de pneumatiques, dans le cas des véhicules électriques purs;

– d'un châssis, d'un moteur, d'un système de machine électrique et/ou d'un composant d'un groupe motopropulseur électrique intégré et/ou d'un composant d'un groupe motopropulseur de véhicule électrique hybride intégré de type 1, d'un ou plusieurs systèmes de batterie et/ou d'un ou plusieurs systèmes de condensateur et de pneumatiques dans le cas des véhicules lourds électriques hybrides.»;

b) le deuxième paragraphe est supprimé;

3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Groupes de véhicules

Aux fins du présent règlement, les véhicules à moteur sont classés en groupes de véhicules conformément aux tableaux 1 à 6 de l'annexe I.

Les articles 5 à 23 ne s'appliquent pas aux camions lourds des groupes de véhicules 6, 7, 8, 13, 14, 15, 17, 18 et 19 tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, ni aux camions moyens des groupes de véhicules 51, 52, 55 et 56, tels que définis dans le tableau 2 de l'annexe I, ni aux véhicules pourvus d'un essieu avant moteur des groupes de véhicules 11, 12 et 16 tels que définis à dans le tableau 1 de l'annexe I.»;

4) à l'article 5, paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«L'outil de simulation est utilisé afin de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des nouveaux véhicules.»;

5) à l'article 5, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. «Les outils de hachage sont utilisés pour établir une association sans équivoque entre les propriétés certifiées en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système, d'une part, et son document de certification, d'autre part, ainsi que pour établir une association sans équivoque entre un véhicule et son dossier d'enregistrements du constructeur, son dossier d'information du véhicule et son dossier d'information du client visés à l'annexe IV.»;

6) au chapitre 2, le titre est remplacé par le texte suivant:

«LICENCE POUR L'UTILISATION DE L'OUTIL DE SIMULATION AUX FINS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE EN CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS»;

7) l'article 6 est modifié comme suit:

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

«1. Le constructeur de véhicules soumet à l'autorité chargée de la réception une demande de licence pour l'utilisation de l'outil de simulation pour un cas d'application, en vue de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant de nouveaux véhicules appartenant à un ou plusieurs groupes de véhicules (ci-après «licence»). Une licence individuelle ne s'applique qu'à un seul cas d'application.

La demande de licence est accompagnée d'une description appropriée des processus mis en place par le constructeur de véhicules en vue d'utiliser l'outil de simulation pour le cas d'application concerné, comme indiqué à l'annexe II, point 1).»;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Le constructeur de véhicules présente sa demande de licence à l'autorité chargée de la réception au plus tard en même temps que la demande de réception CE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions visée à l'article 7 du règlement (UE) nº 582/2011, en même temps que la demande de réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions visée à l'article 9 dudit règlement, en même temps qu'une demande de réception par type d'un véhicule entier conformément au règlement (UE) 2018/858 ou en même temps qu'une demande de réception nationale individuelle d'un véhicule. La réception d'un système moteur électrique pur et la réception CE par type d'un véhicule électrique pur en ce qui concerne les émissions visées à la phrase précédente sont limitées à la mesure de la puissance nette du moteur conformément à l'annexe XIV du règlement (UE) nº 582/2011.

La demande d'une licence doit concerner le cas d'application qui inclut le type de véhicule concerné par la demande de réception UE par type.»;

8) l'article 7, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

«1. L'autorité chargée de la réception délivre la licence si le constructeur de véhicules présente une demande conformément à l'article 6 et prouve que les prescriptions énoncées à l'annexe II sont respectées pour le cas d'application concerné.»;

9) l'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est supprimé;

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

«3. Après avoir obtenu la licence, le constructeur de véhicules informe sans délais l'autorité chargée de la réception de tout changement apporté aux processus qu'il a mis en place pour les besoins de la licence pour le cas d'application couvert par la licence qui pourrait avoir une incidence sur la précision, la fiabilité et la stabilité de ces processus.»;

10) l'article 9 est modifié comme suit:

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

«1. Le constructeur de véhicules détermine les émissions de CO_2 et la consommation de carburant de chaque nouveau véhicule, à l'exception des nouveaux véhicules utilisant les technologies de véhicule énumérées à l'annexe III, appendice 1, destiné à être vendu, immatriculé ou mis sur le marché dans l'Union, en utilisant la dernière version disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3. En ce qui concerne les autobus lourds, le constructeur du véhicule ou le constructeur intermédiaire utilise la méthode décrite à l'annexe I, point 2).

Pour les véhicules utilisant les technologies de véhicule énumérées à l'annexe III, appendice 1, destinés à être vendus, immatriculés ou mis sur le marché dans l'Union, le constructeur du véhicule ou le constructeur intermédiaire détermine seulement les paramètres d'entrée spécifiés pour ces véhicules dans les modèles précisés dans le tableau 5 de l'annexe III, en utilisant la dernière version disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3.

Un constructeur de véhicules ne peut utiliser l'outil de simulation aux fins du présent article que s'il est en possession d'une licence délivrée pour le cas d'application concerné conformément à l'article 7. Un constructeur intermédiaire utilise l'outil de simulation sous la licence d'un constructeur de véhicules.»;

b) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les constructeurs d'autobus lourds enregistrent en outre les résultats de la simulation dans le dossier d'information du véhicule. Les constructeurs intermédiaires d'autobus lourds enregistrent le dossier d'information du véhicule.»;

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

«3. Le constructeur de camions moyens et de camions lourds crée les codes de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur et du dossier d'information du client.

Le constructeur du véhicule primaire crée les codes de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur et du dossier d'information du véhicule.

Le constructeur intermédiaire crée les codes de hachage cryptographique du dossier d'information du véhicule.

Le constructeur de véhicules complets ou de véhicules complétés qui sont des autobus lourds crée les codes de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur, du dossier d'information du client et du dossier d'information du véhicule.»;

d) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

1) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les camions et les véhicules complets ou complétés qui sont des autobus lourds destinés à être immatriculés, vendus ou mis en service sont

accompagnés du dossier d'information du client établi par le constructeur conformément au modèle présenté à l'annexe IV, partie II.»;

2) l'alinéa suivant est ajouté:

«Les constructeurs d'autobus lourds communiquent le dossier d'information du véhicule au constructeur d'une étape ultérieure dans la chaîne.»;

e) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Pour tout véhicule accompagné d'un certificat de conformité ou, dans le cas des véhicules réceptionnés conformément à l'article 45 du règlement (UE) 2018/858, d'une fiche de réception individuelle d'un véhicule, le certificat ou la fiche inclut une impression du ou des codes de hachage cryptographique visés au paragraphe 3 du présent article.»;

f) le paragraphe suivant est ajouté:

«6. Conformément au point 11) de l'annexe III, un constructeur peut transférer les résultats de l'outil de simulation à d'autres véhicules.»;

11) à l'article 10, paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté:

«En cas de mauvais fonctionnement de l'outil de simulation lors d'une étape de la chaîne de construction d'autobus lourds avant les étapes de construction complète ou complétée, l'obligation au titre de l'article 9, paragraphe 1, d'utiliser l'outil de simulation aux étapes de construction ultérieures est reportée d'un maximum de 14 jours civils après la date à laquelle le constructeur de l'étape précédente a communiqué le dossier d'information du véhicule au constructeur de l'étape complète ou complétée.»;

12) à l'article 11, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le dossier d'enregistrements du constructeur, le dossier d'information du véhicule et les certificats relatifs aux propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, systèmes et entités techniques distinctes sont conservés par le constructeur de véhicules pendant au moins 20 ans après la production du véhicule et sont communiqués, sur demande, à l'autorité chargée de la réception et à la Commission.

2. À la demande d'une entité autorisée d'une État membre ou de la Commission, le constructeur de véhicules leur communique, dans un délai de 15 jours ouvrables, le dossier d'enregistrements du constructeur ou le dossier d'information du véhicule.»;

13) l'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

1) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) traînée aérodynamique;»;

2) le point j) suivant est ajouté:

«j) composants d'un groupe motopropulseur électrique.»;

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

«2. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés aux

points b) à g), i) et j) du paragraphe 1 du présent article sont soit basées sur les valeurs déterminées, pour chaque composant, entité technique distincte, système ou, le cas échéant, leur famille respective, conformément à l'article 14 et certifiées conformément à l'article 17 ("valeurs certifiées"), soit, en l'absence des valeurs certifiées, sur les valeurs standard définies conformément à l'article 13.»;

c) les paragraphes 4 à 7 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des dispositifs auxiliaires sont basées sur les valeurs génériques utilisées dans l'outil de simulation et allouées à un véhicule sur la base des informations d'entrée à déterminer conformément à l'annexe IX.

5. Dans le cas d'un camion de base, les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés au paragraphe 1, point g) du présent article, qui ne peuvent être déterminées pour les camions de base, sont basées sur les valeurs standard. Pour les composants, entités techniques distinctes et systèmes visés au paragraphe 1, point h), la technologie présentant les pertes de puissance les plus élevées est sélectionnée par le constructeur de véhicules.

6. Dans le cas des véhicules exemptés de l'obligation de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant au titre de l'article 9, paragraphe 1, les données d'entrée de l'outil de simulation incluent les informations indiquées dans le tableau 5 de l'annexe III.

7. Lorsque le véhicule est destiné à être immatriculé, vendu ou mis en service avec un jeu complet de pneumatiques neige et un jeu complet de pneumatiques standard, le constructeur de véhicules peut choisir quels pneumatiques utiliser pour déterminer les émissions de CO_2. Dans le cas des autobus lourds, aussi longtemps que les pneumatiques utilisés dans la simulation du véhicule primaire sont avec le véhicule lorsqu'il est immatriculé, vendu ou mis en service, l'ajout de jeux de pneumatiques au véhicule n'entraîne pas l'obligation de procéder à une nouvelle simulation du véhicule primaire conformément à l'annexe I, point 2»;

14) l'article 13 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Valeurs standard et valeurs génériques»;

b) les paragraphes 7 et 8 sont remplacés par le texte suivant:

«7. Pour les dispositifs auxiliaires, les valeurs génériques sont allouées par l'outil de simulation selon les technologies sélectionnées conformément à l'annexe IX.

8. La valeur standard pour les pneumatiques est déterminée conformément à l'annexe X, point 3.2.»;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«9. Les valeurs standard pour les composants d'un groupe motopropulseur électrique sont déterminées conformément à l'annexe X *ter*, appendices 8, 9 et 10.»;

15) l'article 14 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les valeurs déterminées conformément aux paragraphes 2 à 10 du présent article peuvent être utilisées par le constructeur de véhicules comme les données d'entrée de l'outil de simulation si elles sont certifiées conformément à l'article 17.

2. Les valeurs certifiées pour les moteurs sont déterminées conformément à l'annexe V, points 4, 5 et 6.»;

b) le paragraphe 10 suivant est ajouté:

«10. Les valeurs certifiées pour les composants d'un groupe motopropulseur électrique sont déterminées conformément à aux points 4, 5 et 6 de l'annexe X *ter*.»;

16) l'article 15 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les tirets suivants sont ajoutés:

«- à l'appendice 3 de l'annexe V en ce qui concerne les moteurs, les valeurs certifiées pour les membres d'une famille de moteurs créée conformément à la définition de famille sont dérivées conformément aux points 4, 5 et 6 de l'annexe V;

- à l'appendice 13 de l'annexe X *ter* en ce qui concerne le concept de famille de systèmes de machine électrique ou de composants d'un groupe motopropulseur électrique intégrés, les valeurs certifiées pour les membres d'une famille créée conformément à la définition de famille de systèmes de machine électrique sont dérivées conformément au point 4 de l'annexe X *ter*.»

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

«2. Pour les moteurs, les valeurs certifiées pour les membres d'une famille de moteurs sont dérivées conformément aux points 4, 5 et 6 de l'annexe V,

Pour les pneumatiques, une famille comprend un seul type de pneumatique.

Pour les systèmes de machine électrique ou les composants d'un groupe motopropulseur électrique intégrés, les valeurs certifiées pour les membres d'une famille de système de machine électrique sont dérivées conformément au point 4 de l'annexe X*ter*.»;

17) l'article 16 est modifié comme suit:

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

«1. La demande de certification pour les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant du composant, de l'entité technique distincte et des systèmes ou, le cas échéant, de leurs familles respectives, est soumise à l'autorité chargée de la réception.»;

b) au paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:

«Annexe X*ter*, appendices 2 à 6, en ce qui concerne les composants d'un groupe motopropulseur électrique.»;

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

«La demande de certification est accompagnée d'une explication des éléments de conception du composant, de l'entité technique distincte ou du système, ou, le cas échéant, de leurs familles respectives concernées qui ont un effet non négligeable sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés.

La demande est également accompagnée des rapports d'essai pertinents établis par une autorité chargée de la réception, des résultats des essais et d'une déclaration de conformité délivrée par une autorité chargée de la réception conformément au point 2 de l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858.»;

18) l'article 17 est modifié comme suit:

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

«1. Si toutes les prescriptions applicables sont respectées, l'autorité chargée de la réception certifie les valeurs relatives aux propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes, ou, le cas échéant, de leurs familles respectives concernées.»;

b) au paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:

«- à l'appendice 1 de l'annexe X *ter* en ce qui concerne les composants d'un groupe motopropulseur électrique.» ;

c) au paragraphe 3, le tiret suivant est ajouté:

«- à l'appendice 14 de l'annexe X *ter* en ce qui concerne les composants d'un groupe motopropulseur électrique.»;

d) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'autorité chargée de la réception n'attribue pas le même numéro à un autre composant, une autre entité technique distincte ou un autre système, ou, le cas échéant à leurs familles respectives. Le numéro de certification est utilisé comme identifiant du rapport d'essais»;

19) à l'article 18, paragraphe 1, le premier alinéa est modifié comme suit:

a) le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«à l'appendice 3 de l'annexe V, en ce qui concerne le concept de famille de moteurs, en tenant compte des prescriptions de l'article 15, paragraphe 2;»;

b) le tiret suivant est ajouté:

«à l'appendice 13 de l'annexe X *ter* en ce qui concerne le concept de famille de systèmes de machine électrique ou de composants d'un groupe motopropulseur électrique intégrés, en tenant compte des prescriptions de l'article 15, paragraphe 2.»;

20) l'article 20 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

1) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le constructeur de véhicules prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les processus mis en place aux fins d'obtenir la licence pour l'outil de simulation pour le cas d'application couvert par la licence

délivrée conformément à l'article 7 restent en adéquation avec cet objectif.»;

2) au deuxième alinéa, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Pour les camions moyens et les camions lourds, à l'exception des véhicules He-HDV ou PEV, le constructeur de véhicules accomplit la procédure d'essai de vérification définie à l'annexe X *bis* sur un nombre minimum de véhicules conformément au point 3 de ladite annexe.»;

b) au paragraphe 2, premier alinéa, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Quatre fois par an, l'autorité chargée de la réception effectue une évaluation, selon les modalités prévues au point 2 de l'annexe II, afin de vérifier si les processus mis en place par le constructeur pour déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant pour tous les cas d'applications et groupes de véhicules couverts par la licence sont toujours adéquats.»;

21) l'article 21 est modifié comme suit:

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

«2. Le plan de mesures correctives s'applique à tous les cas d'application et groupes de véhicules visés par l'autorité chargée de la réception dans sa demande.»;

b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

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

«L'autorité chargée de la réception peut demander au constructeur de véhicules d'établir un nouveau dossier d'enregistrements du constructeur, dossier d'information du véhicule, dossier d'information du client et certificat de conformité sur la base d'une nouvelle détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant tenant compte des changements mis en œuvre en application du plan de mesures correctives tel qu'il a été approuvé.»;

2) les alinéas suivants sont ajoutés:

«Le constructeur de véhicules prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les processus mis en place aux fins d'obtenir la licence pour utiliser l'outil de simulation pour tous les cas d'application et groupes de véhicules couverts par la licence délivrée conformément à l'article 7 restent en adéquation avec cet objectif.

Pour les camions moyens et les camions lourds, le constructeur de véhicules accomplit la procédure d'essai de vérification définie à l'annexe X *bis* sur un nombre minimum de véhicules, conformément au point 3 de ladite annexe.»;

22) l'article 22, paragraphe 1, est modifié comme suit:

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

le fabricant prend les mesures nécessaires, conformément à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858, pour faire en sorte que les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes énumérés à l'article 12, paragraphe 1, ayant

fait l'objet d'une certification en application de l'article 17, ne diffèrent pas des valeurs certifiées.»;

b) au deuxième alinéa, le tiret suivant est ajouté:

«- les procédures prévues à l'appendice 12, points 1 à 4 de l'annexe X *ter* en ce qui concerne les composants d'un groupe motopropulseur électrique»;

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

«3. Le fabricant fait en sorte qu'au moins une sur 25 des procédures visées au deuxième alinéa du paragraphe 1 ou, sauf pour les pneumatiques, au moins une procédure par an, relative à un composant, une entité technique distincte ou un système, ou, le cas échéant, leurs familles respectives, est supervisée par une autorité chargée de la réception différente de celle qui a participé à la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant du composant, de l'entité technique distincte ou du système, ou, le cas échéant, de leurs familles respectives concernées, conformément à l'article 16.»;

23) l'article 23 est modifié comme suit:

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

«2. Le plan de mesures correctives s'applique à tous les composants, entités techniques distinctes et systèmes, ou, le cas échéant, leurs familles respectives, qui ont été identifiés par l'autorité chargée de la réception dans sa demande.»;

b) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'autorité chargée de la réception peut demander au constructeur de véhicules d'établir un nouveau dossier d'enregistrements du constructeur, dossier d'information du client, dossier d'information du véhicule et certificat de conformité sur la base d'une nouvelle détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant tenant compte des changements mis en œuvre en application du plan de mesures correctives tel qu'il a été approuvé.»;

c) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Le fabricant conserve un enregistrement de chaque composant, entité technique distincte ou système rappelé, réparé ou modifié, ainsi que de l'atelier qui a effectué la réparation ou la modification. L'autorité chargée de la réception peut, sur demande, accéder à ces enregistrements au cours de l'exécution du plan de mesures correctives et pendant une période de 5 ans après la fin de son exécution.

Le fabricant conserve ces enregistrements pendant 10 ans.»;

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

«6. Si le plan de mesures correctives a été rejeté par l'autorité chargée de la réception, ou si l'autorité chargée de la réception établit que les mesures correctives ne sont pas correctement appliquées, elle prend les mesures nécessaires pour garantir la conformité des propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant du composant, de l'entité technique distincte ou du système, ou, le cas échéant, de leurs familles respectives concernées, ou retire le certificat relatif aux propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant.»;

24) l'article 24 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

1) la formule d'introduction est remplacée par le texte suivant:

«Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 3, du présent règlement, lorsque les obligations visées à l'article 9 du présent règlement n'ont pas été respectées, les États membres considèrent que les certificats de conformité pour les véhicules réceptionnés par type ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858 et, pour les véhicules réceptionnés par type ou réceptionnés individuellement, interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service:»;

2) les points d), e) et f) suivants sont ajoutés:

d) des véhicules appartenant aux groupes 53 et 54, tels que définis dans le tableau 2 de l'annexe I, à compter du 1er juillet 2024;

e) des véhicules appartenant aux groupes 31 à 40, tels que définis dans les tableaux 4 à 6 de l'annexe I, à compter du 1er janvier 2025;

f) des véhicules appartenant au groupe 1s tel que défini dans le tableau 1 de l'annexe I, à compter du 1er juillet 2024.»;

b) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les obligations visées à l'article 9 s'appliquent comme suit:

a) pour les véhicules appartenant aux groupes 53 et 54, tels que définis dans le tableau 2 de l'annexe I, avec une date de production à partir du 1er janvier 2024;

b) pour les véhicules appartenant aux groupes P31/32, P33/34, P35/36, P37/38 et P39/40, tels que définis dans le tableau 3 de l'annexe I, avec une date de production à partir du 1er janvier 2024;

c) pour les autobus lourds, la simulation du véhicule complet ou du véhicule complété visé au point 2.1b) de l'annexe I ne doit être effectuée que si la simulation du véhicule primaire visé au point 2.1a) de l'annexe I est disponible;

d) pour les véhicules du groupe 1s, tel que défini dans le tableau 1 de l'annexe I, avec une date de production à partir du 1er janvier 2024;

e) pour les véhicules appartenant aux groupes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 et 16, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, autres que ceux définis aux points f) et g) du présent paragraphe, avec une date de production à partir du 1er janvier 2024;

f) pour les véhicules appartenant aux groupes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 et 16, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, qui sont équipés d'un système de récupération de chaleur, tels que défini au point 2(8) de l'annexe V, à condition qu'il ne s'agisse pas de véhicules ZE-HD, He-HDV ou à double carburant;

g) pour les véhicules appartenant aux groupes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 et 16, tels que définis dans le tableau 1 de

l'annexe I, avec une date de production à partir du 1er janvier 2024; s'ils ont une date de production antérieure au 1er janvier 2024, il appartient au constructeur de choisir d'appliquer ou non l'article 9.

En ce qui concerne les véhicules ZE-HDV, He-HDV ou à double carburant appartenant aux groupes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 et 16, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, pour lesquels l'article 9 n'a pas été appliqué en conformité avec les points a) à g) du premier alinéa du présent paragraphe, le constructeur de véhicules détermine les paramètres d'entrée spécifiés pour ces véhicules dans les modèles définis dans le tableau 5 de l'annexe III, en utilisant la dernière version disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3. Dans ce cas, les obligations visées à l'article 9 sont réputées remplies aux fins du paragraphe 1 du présent article.

Aux fins du présent paragraphe, la date de production est la date de signature du certificat de conformité et, si aucune certification de conformité n'a été délivré, la date à laquelle le numéro d'identification du véhicule a été apposé pour la première fois sur les parties concernées du véhicule.

3. Les mesures correctives au titre de l'article 21, paragraphe 5, et de l'article 23, paragraphe 6, s'appliquent aux véhicules visés au paragraphe 1, points a), b) et c), du présent article à la suite d'une enquête relative à l'échec du véhicule lors de la procédure d'essai de vérification définie à l'annexe X *bis* à partir du 1er juillet 2023 ainsi qu'aux véhicules visés au paragraphe 2, points d) et g), du présent article à partir du 1er juillet 2024.»;

25) l'annexe I est remplacée par le texte de l'annexe I du présent règlement;

26) l'annexe II est modifiée comme indiqué dans l'annexe II du présent règlement;

27) l'annexe III est remplacée par le texte de l'annexe III du présent règlement;

28) l'annexe IV est remplacée par le texte de l'annexe IV du présent règlement;

29) l'annexe V est modifiée comme indiqué dans l'annexe V du présent règlement;

30) l'annexe VI est modifiée comme indiqué dans l'annexe VI du présent règlement;

31) l'annexe VII est modifiée comme indiqué dans l'annexe VII du présent règlement;

32) l'annexe VIII est modifiée comme indiqué dans l'annexe VIII du présent règlement;

33) l'annexe IX est remplacée par le texte de l'annexe IX du présent règlement;

34) l'annexe X est modifiée comme indiqué dans l'annexe X du présent règlement;

35) l'annexe X *bis* est remplacée par le texte de l'annexe XI du présent règlement;

36) le texte de l'annexe XII du présent règlement est inséré en tant qu'annexe X *ter*.

Article 2

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

Article 3

Le présent règlement s'applique à partir du 1er juillet 2022.

Nonobstant le premier paragraphe du présent article, pour la détermination des émissions de CO_2 et la consommation de carburant des véhicules appartenant aux groupes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 4v, 5v, 9v, 10v, 11, 12 et 16 définis dans le tableau 1 de l'annexe I, autres que les véhicules ZE-HDV, He-HDV, à double carburant, et les véhicules dont le moteur a été certifié avec un système de récupération de chaleur, conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/2400, le présent règlement s'applique à partir du 1er janvier 2024.

Nonobstant le premier paragraphe du présent article, l'article 1er, point 35), s'applique à compter du 1er janvier 2023.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
La présidente
Ursula von der Leyen