RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/195 DE LA COMMISSION

du 11 février 2022

portant modification et rectification du règlement d'exécution (UE) 2020/683 en ce qui concerne la fiche de renseignements, les fiches de réception par type de véhicules, la fiche de résultats d'essais et les certificats de conformité sur support papier

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le 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 ([1]), et notamment son article 24, paragraphe 4, son article 28, paragraphe 3, et son article 36, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ([2]) prévoit un format normalisé des documents utilisés pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en établissant les modèles de la fiche de renseignements, des fiches de réception, de la fiche de résultats d'essais et du certificat de conformité sur support papier.

(2) Depuis le 1er janvier 2021, le respect des objectifs en matière d'émissions de CO_2 est déterminé uniquement sur la base des émissions de CO_2 sur le cycle WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures). Il est donc nécessaire de modifier les modèles de la fiche de renseignements, de la fiche de résultats d'essais et du certificat de conformité sur support papier en supprimant les références au nouveau cycle de conduite européen (NEDC).

(3) Avec l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ([3]), de nouvelles entrées pour les émissions de CO_2 et la consommation de carburant de véhicules lourds tels que les bus lourds et les camions moyens, ainsi que des véhicules lourds réceptionnés individuellement, ont été ajoutées aux certificats de conformité des véhicules poids lourds. Il est donc nécessaire d'ajouter les entrées correspondantes aux modèles du certificat de conformité sur support papier des catégories de véhicules concernées ainsi qu'à la fiche de réception UE et nationale de véhicules individuels.

(4) Compte tenu de la diversité des véhicules poids lourds en termes de conception et de mode de conduite, de kilométrage annuel, de charge et de configuration de remorque, le règlement (UE) 2017/2400 et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([4]) ont introduit une classification en groupes et sous-groupes de véhicules qui reflètent les modes d'utilisation habituels et les caractéristiques techniques spécifiques des véhicules. Afin de prendre en compte les initiatives nationales visant à réduire les émissions de CO_2 et d'avoir une interprétation correcte des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant, il est essentiel de savoir à quel groupe ou sous-groupe de véhicules un véhicule appartient. Il est donc nécessaire d'ajouter le groupe ou sous-groupe de véhicules aux modèles du certificat de conformité sur support papier ainsi qu'à la fiche de réception UE de véhicule individuel.

([1]) JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et 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 (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).

([3]) 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).

([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).

(5) Compte tenu du déploiement croissant dans l'Union de véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur (OVC-HEV), il est important de veiller à ce que les autorités nationales et les consommateurs reçoivent des informations harmonisées et cohérentes concernant la performance environnementale de ces véhicules. Il convient, par conséquent, de préciser que dans le cas des OVC-HEV, les valeurs à déclarer dans le certificat de conformité sont les valeurs d'émissions de CO_2 et de consommation de carburant spécifiques à la phase en utilisant les valeurs de masse de CO_2 et de consommation de carburant correspondant aux conditions de chargement ainsi que la consommation d'énergie électrique spécifique à la phase de ces véhicules. Il est donc nécessaire d'ajouter les entrées correspondantes aux modèles du certificat de conformité.

(6) À la suite de la publication du règlement d'exécution (UE) 2020/683, certaines erreurs ont été détectées dans les notes explicatives de la fiche de renseignements, les modèles des fiches de réception et des certificats de conformité sur support papier. Les erreurs détectées dans les notes explicatives de la fiche de renseignements et dans les modèles des fiches de réception concernent des références incorrectes à certaines notes explicatives. Il y a également des erreurs concernant l'unité de référence pour la pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque, qui devrait être en kilopascal (kPa) et non en bar.

(7) En ce qui concerne les certificats de conformité sur support papier, certains éclaircissements sont apportés au sujet de l'essai de conformité en service. En outre, il est nécessaire de mettre à jour la référence à la procédure d'essai applicable pour les véhicules complets et complétés de la catégorie M3 et pour les véhicules incomplets de la catégorie M2, étant donné qu'elle renvoie actuellement à la procédure d'essai applicable aux véhicules légers et non à celle applicable aux véhicules lourds dont font partie ces catégories de véhicules. Il est nécessaire de préciser que l'entrée du certificat de conformité sur support papier concernant la hauteur du véhicule n'est applicable qu'à certains véhicules complets et complétés de la catégorie de véhicules N3. Il est également nécessaire de préciser que le point 49 concernant les entrées pour «émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique» pour la catégorie de véhicules N2 est applicable aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) ainsi qu'aux véhicules lourds (Euro VI) et que le point 49 de la catégorie de véhicules N3 n'est pas applicable aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) mais uniquement aux véhicules lourds (Euro VI). Une erreur de numérotation du point concernant l'entrée pour «essieu(x) moteur(s) pourvu(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente» est à corriger conformément à la numérotation utilisée dans les autres parties des annexes du règlement d'exécution (UE) 2020/683. La note explicative pour l'entrée 47.1.3.2 doit être supprimée car il s'agissait d'une référence incorrecte à une valeur en exposant et non à une valeur de base faisant partie de la formule correspondant à cette entrée. Par souci de sûreté juridique, il convient que ces erreurs soient corrigées.

(8) Il convient donc de modifier et de rectifier en conséquence le règlement d'exécution (UE) 2020/683.

(9) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2021/133 de la Commission ([5]), les autorités compétentes en matière de réception, les autorités chargées de la surveillance du marché, les autorités chargées de l'immatriculation des États membres et les constructeurs disposent d'une période allant jusqu'à 12 mois après la date de publication au *Journal officiel de l'Union européenne* des modifications apportées au certificat de conformité sur support papier pour procéder aux modifications nécessaires desdits certificats dans leurs systèmes respectifs. Par conséquent, il convient de différer la date d'application des modifications apportées au certificat de conformité sur support papier.

(10) Afin d'accorder aux autorités compétentes en matière de réception, aux autorités chargées de la surveillance du marché et aux autorités chargées de l'immatriculation des États membres et aux constructeurs suffisamment de temps pour apporter les rectifications faisant l'objet du présent règlement, il convient de différer la date d'application de l'annexe II.

(11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique — Véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications à apporter au règlement d'exécution (UE) 2020/683

Les annexes I, III, VI et VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2021/133 de la Commission du 4 février 2021 exécutant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le format de base, la structure et les moyens d'échange des données des certificats de conformité en format électronique (JO L 42 du 5.2.2021, p. 1).

Article 2

Rectifications à apporter au règlement d'exécution (UE) 2020/683

Les annexes I, III et VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 sont rectifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Entrée en vigueur et application

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

L'annexe I est applicable à compter du 1er janvier 2023.

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

Fait à Bruxelles, le 11 février 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Les annexes I, III, VI et VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la note explicative ([172]) est remplacée par le texte suivant:

«([172]) Comme indiqué dans le dossier d'information du client établi conformément au modèle figurant à l'annexe IV, partie II, du règlement (UE) 2017/2400»;

b) les notes explicatives suivantes sont ajoutées:

«([175]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

([176]) Sous-groupe de véhicules conformément à l'annexe I, point 1, du 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) n° 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) ou, en l'absence d'un sous-groupe, groupe de véhicule conformément à l'annexe I, point 1, du règlement (UE) 2017/2400.

([177]) Conformément au point 2.5.3.8.1 de l'addendum à la fiche de réception CE par type figurant à l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/1151.

([178]) Conformément au point 2.5.3.8.3 de l'adendum à la fiche de réception CE par type figurant à l'annexe I, appendice 4, du règlement (UE) 2017/1151.

([179]) Applicable aux véhicules réceptionnés par type conformément aux prescriptions énoncées à l'article 6, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission.

([180]) Établi conformément au modèle figurant à l'annexe IV, partie III du règlement (UE) 2017/2400»;

c) le point 3.5.6 est remplacé par le texte suivant:

«3.5.6. Véhicule pourvu d'une éco-innovation au sens de l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 ([175]) pour les véhicules M1 ou N1: oui/non ([1])»;

d) le point 3.5.7.2.1.1.0 est supprimé;

e) le point 3.5.7.2.1.2.0 est supprimé;

f) le point 3.5.7.2.1.3.0 est supprimé;

g) le point 3.5.7.2.2.1.0 est supprimé;

h) le point 3.5.7.2.2.2.0 est supprimé;

i) le point 3.5.7.2.2.3.0 est supprimé;

j) le point 3.5.7.2.3.1.0 est supprimé;

k) le point 3.5.7.2.3.2.0 est supprimé;

l) le point 3.5.7.2.3.3.0 est supprimé;

m) le point 3.5.8 est remplacé par le texte suivant:

«3.5.8. Véhicule équipé d'une éco-innovation au sens de l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 pour les véhicules M1 ou N1: oui/non ([1])»;

n) au point 3.5.8.3, la cinquième ligne du tableau «Total des réductions d'émissions de CO_2 NEDC (g/km) ([68])» est supprimée;

2) l'appendice 1 de l'annexe III (Partie 2 de la fiche de réception UE individuelle de véhicule et de la fiche de réception nationale individuelle) est modifiée comme suit:

a) les points suivants sont insérés pour la catégorie M2:

«49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur ([4]) ([119]): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non ([4]) ([72]) ([169])

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) (4) (72) (170)

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … (4) (120) (170)

49.5.1. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm (4) (171)

49.6.1. Occupation moyenne (nombre de personnes): ... (4) (172)

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules (4) (176): ...»;

b) les points suivants sont insérés pour la catégorie M3:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique

49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur (4) (119): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non (4) (72) (169)

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) (4) (72) (170)

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … (4) (120) (170)

49.5. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm (4) (171)

49.6. Occupation moyenne (nombre de personnes): … (4) (172)

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules (4) (176): …»;

c) la catégorie N2 est modifiée comme suit:

1) les points suivants sont insérés:

«49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non (4) (72) (169)

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) (4) (72) (170)»

2) les points suivants sont insérés:

«49.5. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/tkm (4) (171)

49.6. Valeur de charge utile moyenne: … t' (4) (172)

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules (4) (176): …»;

d) la catégorie N3 est modifiée comme suit:

1) les points suivants sont insérés:

«49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non (4) (72) (169)

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) (4) (72) (170)»;

2) les points suivants sont insérés:

«49.5. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/tkm (4) (171)

49.6. Valeur de charge utile moyenne: … t' (4) (172)

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules (4) (176): …»;

3) l'annexe VI est modifiée comme suit:

a) au point 2.1.1, l'intitulé du tableau est remplacé par le texte suivant:

«Valeurs WLTP les plus hautes»;

b) le point 3.5 est supprimé;

c) au point 3.2, dans le troisième tableau, en dessous de la ligne «$EAER_{city}$», les entrées suivantes sont insérées:

«AER	…		…	
AER_{city}	…		…»;	

4) à l'annexe VIII, l'appendice est modifié comme suit:

a) la partie I (Véhicules complets et complétés), est modifiée comme suit:

1) le point suivant est inséré dans la partie 1 du modèle A1:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

2) le point suivant est inséré dans la partie 1 du modèle A2:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

3) le point suivant est inséré dans la partie 1 du modèle B:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

4) la partie 2 (catégorie de véhicules M1) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

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

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Moyenne ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Haute ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Extra-haute ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Combinée([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	… km
Autonomie électrique en ville	… km

»;

2) le point 3.2.1 est supprimé;

3) les points 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»;

4) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

5) la partie 2 (catégorie de véhicules M2) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

1) les points 1 à 5 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur ([4]) ([119]): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non ([4]) ([72]) ([169])

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) ([4]) ([72]) ([170])

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … ([4]) ([120]) ([170])

49.5.1. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm ([4]) ([171])

49.6. Occupation moyenne (nombre de personnes): … ([4]) ([172])

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules ([4]) ([176]): …»;

2) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

6) dans la partie 2 (catégorie de véhicules M3), les points suivants sont insérés après le point 48.1:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique ([4])

49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur ([4]) ([119]): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non ([4]) ([72]) ([169])

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) ([4]) ([72]) ([170])

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … ([4]) ([120]) ([170])

49.5.1. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm ([4]) ([171])

49.6.1. Occupation moyenne (nombre de personnes): … ([4]) ([172])

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules ([4]) ([176]): …»;

7) la partie 2 (catégorie de véhicules N1) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

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

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

»;

2) le point 3.2.1 est supprimé;

3) les points 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	**maintien de la charge**		**Consommation électrique (EC) ([177])**
	Émissions de CO_2	**Consommation de carburant**	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	**épuisement de la charge**	
	Émissions de CO_2	**Consommation de carburant**
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	**Émissions de CO_2**	**Consommation de carburant**	**Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])**
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

»;

4) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

8) la partie 2 (catégorie de véhicules N2) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

1) les points 1 à 5 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»;

2) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

3) le point 49.7 suivant est inséré:

«49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules ([4]) ([176]): …»;

9) la partie 2 (catégorie de véhicules N3) est modifiée comme suit:

1) le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Hauteur: … mm ([179])»

2) le point 49.7 suivant est inséré:

«49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules ([4]) ([176]): …»;

b) la partie II (Véhicules incomplets) est modifiée comme suit:

1) le point suivant est inséré dans la partie 1 du modèle C1:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

2) le point suivant est inséré dans la partie 1 du modèle C2:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

3) la partie 2 (catégorie de véhicules M1) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

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

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Moyenne ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Haute ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Extra-haute ([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km
Combinée([4])	… g/km	… l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	… Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	… km
Autonomie électrique en ville	… km

»;

2) le point 3.2.1 est supprimé;

3) les points 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»;

4) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

4) la partie 2 (catégorie de véhicules M2) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

1) les points 1 à 5 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées,	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
combinées ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»

2) les points suivants sont ajoutés:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique ([4])

49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur ([4]) ([119]): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non ([4]) ([72]) ([169])

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) ([4]) ([72]) ([170])

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … ([4]) ([120]) ([170])

49.5.1. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm ([4]) ([171])

49.6.1. Occupation moyenne (nombre de personnes): … ([4]) ([172])

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules ([4]) ([176]): …

49.8. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du véhicule: ([4]) ([180]) …»;

3) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

5) dans la partie 2 (catégorie de véhicules M3), les points suivants sont insérés après le point 48.1:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique ([4])

49.1. Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur ([4]) ([119]): …

49.2. Véhicule lourd à émission nulle: oui/non ([4]) ([72]) ([169])

49.3. Véhicule professionnel: (oui/non) ([4]) ([72]) ([170])

49.4. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du client: … (4) (120) (170)

49.5.1. Émissions de CO_2 spécifiques: ... gCO_2/pkm (4) (171)

49.6.1. Occupation moyenne (nombre de personnes): … (4) (172)

49.7. Groupe/sous-groupe de véhicules (4) (176): …

49.8. Code de hachage cryptographique du dossier d'information du véhicule: (4) (180) …»;

6) la partie 2 (catégorie de véhicules N1) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) (4)»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

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

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 (4)	Consommation de carburant (4)	Consommation électrique (EC) (4)
Basse (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Moyenne (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Haute (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Extra-haute (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Combinée(4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

»;

2) le point 3.2.1 est supprimé;

3) les points 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) (177)
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Moyenne (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Haute (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Extra-haute (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km
Ville (4)			... Wh/km
Combinée (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée (4)	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)

Valeurs pondérées, combinées (4)	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) (178)
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km (4)	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»;

4) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés;

7) la partie 2 (catégorie de véhicules N2) est modifiée comme suit:

a) au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. Procédure d'essai: Type 1 (valeurs WPTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) ([4])»;

b) le point 49 est modifié comme suit:

1) les points 1 à 5 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Tous systèmes de propulsion hors électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	Émissions de CO_2 ([4])	Consommation de carburant ([4])	Consommation électrique (EC) ([4])
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Combinée([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

2. Autonomie électrique des véhicules électriques purs (le cas échéant)»;

Autonomie électique	... km
Autonomie électrique en ville	... km

4. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Valeurs WLTP	maintien de la charge		Consommation électrique (EC) ([177])
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	
Basse ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Moyenne ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Extra-haute ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km
Ville ([4])			... Wh/km
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

Valeurs WLTP	épuisement de la charge	
	Émissions de CO_2	Consommation de carburant
Combinée ([4])	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])

Valeurs pondérées, combinées ([4])	Émissions de CO_2	Consommation de carburant	Consommation électrique (EC_{AC}) ([178])
	... g/km	... l/100km ou m^3/100km ou kg/100km ([4])	... Wh/km

5. Autonomie électrique des véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (le cas échéant)

Autonomie équivalente en mode tout électrique (EAER)	...km
Autonomie équivalente en mode tout électrique en ville (EAER city)	...km
Autonomie en mode tout électrique (AER)	...km
Autonomie en mode tout électrique en ville (AER city)	...km

»;

2) les points 5.1 et 5.2 sont supprimés.

ANNEXE II

Les annexes I, III et VIII sont rectifiées comme suit:

1) à l'annexe I, la note explicative 110 est supprimée;

2) à l'annexe I, «MODÈLE DE FICHE DE RENSEIGNEMENTS POUR LA RÉCEPTION UE PAR TYPE DE VÉHICULES, DE SYSTÈMES, DE COMPOSANTS OU D'ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES», le point 0.2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant) ([1]):

Masse réelle du véhicule final: …

Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule final (en kg): …

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): …

Résistance au roulement (en kg/t): …

Section transversale de l'entrée d'air de la calandre (en cm^2): …»;

3) l'annexe III est rectifiée comme suit:

a) dans la section 1 du modèle D, le point 0.10 est rectifié comme suit:

1) «note explicative 107» est remplacé par «note explicative 108»;

2) «note explicative 108» est remplacé par «note explicative 109»;

b) l'appendice 1 est rectifié comme suit:

1) le point 37 de la catégorie M2 est remplacé par le texte suivant:

«37. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: … kPa»;

2) le point 37 de la catégorie M3 est remplacé par le texte suivant:

«37. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: … kPa»;

3) le point 37 de la catégorie N2 est remplacé par le texte suivant:

«37. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: … kPa»;

4) le point 37 de la catégorie N3 est remplacé par le texte suivant:

«37. Pression dans la conduite d'alimentation du système de freinage de la remorque: … kPa»;

5) les catégories O_1/O_2 sont rectifiées comme suit:

— le point 30.2 est remplacé par le texte suivant:

«30.2. Voie de tous les autres essieux: … mm.»;

— le point 33 est inséré:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [(4)]»;

6) le point 34 de la catégorie O3/O4 est remplacé par le texte suivant:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [(4)]»;

7) au point 48 de la catégorie M1, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

8) au point 48 de la catégorie M2, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

9) au point 48 de la catégorie M3, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

10) au point 48 de la catégorie N1, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

11) au point 48 de la catégorie N2, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

12) au point 48 de la catégorie N3, les références aux notes explicatives ([162]), ([163]) et ([164]) sont supprimées;

4) à l'annexe VIII, l'appendice est modifié comme suit:

a) la partie I (Véhicules complets et complétés), est rectifiée comme suit:

1) dans la partie 2 (catégorie de véhicules M1), le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

2) la partie 2 (catégorie de véhicules M2) est rectifiée comme suit:

— au point 28.1, la partie introductive du tableau est remplacée par le texte suivant:

«Rapports de démultiplication (à compléter pour les véhicules équipés d'une transmission manuelle)[(1)]»;

— le point 47.1.3.2 est remplacé par le suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

3) au point 48 de la partie 2 (catégorie de véhicules M3), la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. procédure d'essai: WHSC (EURO VI)»;

4) dans la partie 2 (catégorie de véhicules N1), le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

5) la partie 2 (catégorie de véhicules N2) est rectifiée comme suit:

— le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

— au point 49, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique [(162)] [(169)] [(1)]»;

6) la partie 2 (catégorie de véhicules N3) est rectifiée comme suit:

— le point 49 est remplacé par le texte suivant:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique ([169])»;

7) dans la partie 2 (catégories de véhicules O_1 et O_2), le point 34 est remplacé par le texte suivant:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [(4)]»;

8) dans la partie 2 (catégories de véhicules O_3 et O_4), le point 34 est remplacé par le texte suivant:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [(4)]»;

b) la partie II (Véhicules incomplets) est rectifiée comme suit:

1) la partie 2 (catégorie de véhicules M1) est rectifiée comme suit:

— au point 28.1, la partie introductive du tableau est remplacée par le texte suivant:

«Rapports de démultiplication (à compléter pour les véhicules équipés d'une transmission manuelle)[(1)]»;

— le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

2) la partie 2 (catégorie de véhicules M2) est rectifiée comme suit:

— le point 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Empattement [(157)]: … mm»;

— le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

— au point 48, la troisième ligne est remplacée par le texte suivant:

«1.2. procédure d'essai: Type 1 (valeurs WLTP les plus hautes) ou WHSC (EURO VI) [(4)]:»;

3) dans la partie 2 (catégorie de véhicules M3), le point 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Empattement [157]: … mm»;

4) dans la partie 2 (catégorie de véhicules N1), le point 47.1.3.2 est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …»;

5) la partie 2 (catégorie de véhicules N2) est rectifiée comme suit:

— le point 47.1.3.2 de la partie 2 (catégorie de véhicules N2) est remplacé par le texte suivant:

«47.1.3.2. f2, N/(km/h)²: …».

— le point 49 est remplacé par le texte suivant:

«49. «Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique [162] [169] [1]:»;

6) dans la partie 2 (catégorie de véhicules N3), le point 49 est remplacé par le texte suivant:

«49. Émissions de CO_2/consommation de carburant/consommation d'énergie électrique ([169]):»;

7) dans la partie 2 (catégories de véhicules O_1 et O_2), le point 34 est remplacé par le texte suivant:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [4]»;

8) dans la partie 2 (catégories de véhicules O_3 et O_4), le point 34 est remplacé par le texte suivant:

«33. Essieu(x) moteur(s) équipé(s) d'une suspension pneumatique ou équivalente: oui/non [4]».