Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT (UE) 2018/956 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 28 juin 2018

concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

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

(JO L 173 du 9.7.2018, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement délégué (UE) 2019/888 de la Commission du 13 mars 2019	L 142	43	29.5.2019
►**M2**	Règlement (UE)2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019	L 198	202	25.7.2019
►**M3**	Règlement délégué (UE) 2020/1589 de la Commission du 22 juillet 2020	L 360	4	30.10.2020

▼B

RÈGLEMENT (UE) 2018/956 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 28 juin 2018

concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

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

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la surveillance et à la communication, par les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, de données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs.

Il s'applique aux catégories de véhicules suivantes:

a) les véhicules des catégories M_1, M_2, N_1 et N_2 ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg et ne relevant pas du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ([1]), et tous les véhicules des catégories M_3 et N_3;

b) les véhicules des catégories O_3 et O_4.

Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont qualifiés de véhicules utilitaires lourds.

▼M2

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]) , le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([3]) s'appliquent.

([1]) Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

([2]) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

([3]) 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).

▼B

Article 4

Surveillance et communication incombant aux États membres

▼M2

1. À partir du 1er janvier 2019, les États membres procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie A, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, à partir de l'année 2020, les autorités compétentes des États membres communiquent à la Commission les données relatives à la période précédente de communication des rapports, courant du 1er juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

En ce qui concerne l'année 2019, les données communiquées au plus tard le 30 septembre 2020 incluent les données de surveillance du 1er janvier 2019 au 30 juin 2020.

Les données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni communiquées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

▼B

2. Les autorités compétentes chargées de la surveillance et de la communication des données conformément au présent règlement sont celles qui ont été désignées par les États membres en application de l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) no 443/2009.

Article 5

Surveillance et communication incombant aux constructeurs

▼M2

1. À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf.

À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds communiquent à la Commission chaque année, au plus tard le 30 septembre, les données en question pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située au cours de la période précédente de communication des rapports, allant du 1er juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

En ce qui concerne l'année 2019, les constructeurs communiquent les données pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située dans la période allant du 1er janvier 2019 au 30 juin 2020.

La date de simulation est la date communiquée conformément à la rubrique no 71 du tableau figurant à l'annexe I, partie B, point 2.

▼B

2. Chaque constructeur désigne un point de contact aux fins de la communication des données conformément au présent règlement.

Article 6

Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données relatives aux véhicules utilitaires lourds (ci-après dénommé «registre») communiquées conformément aux articles 4 et 5.

Le registre est mis à la disposition du public, à l'exception des données de la rubrique a) mentionnées à l'annexe I, partie A, et des données des rubriques nos 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2. Concernant les données de la rubrique no 23 mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, la valeur est mise à la disposition du public sous forme de fourchettes, telles qu'elles figurent à l'annexe I, partie C.

▼B

2. Le registre est géré par l'Agence européenne pour l'environnement pour le compte de la Commission.

Article 7

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route

1. La Commission surveille, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en précisant les données devant être communiquées par les autorités compétentes des États membres aux fins du paragraphe 1 du présent article.

Article 8

Qualité des données

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils communiquent en vertu des articles 4 et 5. Ils informent sans retard la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.

2. La Commission effectue ses propres vérifications de la qualité des données communiquées en vertu des articles 4 et 5.

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre visé à l'article 6.

4. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12.

Article 9

Amendes administratives

1. La Commission peut infliger une amende administrative dans chacun des cas suivants:

a) lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur en vertu de l'article 5 du présent règlement divergent des données issues du dossier d'enregistrements du constructeur ou de la fiche de réception par type du moteur délivrée dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et que la divergence est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave;

b) lorsque les données ne sont pas transmises dans le délai applicable en vertu de l'article 5, paragraphe 1, et que le retard ne peut pas être dûment justifié.

▼B

Aux fins de la vérification des données visées au point a), la Commission consulte les autorités compétentes en matière de réception concernées.

Les amendes administratives sont effectives, proportionnées et dissuasives et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule utilitaire lourd concerné par la divergence ou le retard dans la transmission des données visés aux points a) et b).

2. La Commission adopte, sur la base des principes énoncés au paragraphe 3 du présent article, des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.

3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 respectent les principes suivants:

a) la procédure établie par la Commission est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accès au dossier, dans le respect des intérêts légitimes de la confidentialité et des secrets commerciaux;

b) dans le calcul de l'amende administrative appropriée, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité et des conséquences de la divergence ou du retard, du nombre de véhicules utilitaires lourds concernés par la divergence ou le retard dans la transmission des données, de la bonne foi du constructeur, du degré de diligence et de coopération du constructeur, de la répétition, de la fréquence ou de la durée de la divergence ou du retard, ainsi que des sanctions précédemment infligées au même constructeur;

c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu en fixant des délais de paiement et, le cas échéant, en offrant la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et sur plusieurs phases.

4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union.

Article 10

Rapport

▼M2

1. Chaque année, le 30 avril au plus tard, la Commission publie un rapport annuel comprenant son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour la période précédente de communication des rapports.

▼B

2. Cette analyse indique, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et de chaque État membre ainsi que celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et de la production moyenne d'émissions de CO_2 pour chaque groupe de véhicules utilitaires lourds par combinaison du profil de mission, de la charge et du carburant. Elle tient également compte, lorsqu'elles sont disponibles, des données sur le recours aux technologies nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO_2 ainsi que sur les systèmes de propulsion de substitution. En outre, elle comporte, le cas échéant, une analyse des résultats des essais de vérification sur route ayant fait l'objet d'une surveillance conformément à l'article 7.

▼B

3. La Commission élabore cette analyse avec le soutien de l'Agence européenne pour l'environnement.

Article 11

Modification des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier les annexes aux fins:

a) de l'actualisation ou de l'adaptation des exigences en matière de données mentionnées à l'annexe I, partie A et partie B, dans les cas où cela est jugé nécessaire pour pouvoir fournir une analyse approfondie conformément à l'article 10;

b) de la fixation des dernières années de lancement visées à l'annexe I, partie B, point 1;

c) de l'actualisation ou de l'adaptation des fourchettes fixées à l'annexe I, partie C, afin de prendre en compte les modifications apportées à la conception des véhicules utilitaires lourds et de garantir que les fourchettes demeurent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité;

d) de l'adaptation de la procédure de surveillance et de communication établie dans l'annexe II, afin de tenir compte de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement.

2. Les actes délégués visés au paragraphe 1, point b), sont adoptés au plus tard le 30 juillet 2025.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil ([1]). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

([1]) Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

▼B

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 11, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 29 juillet 2018. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 11, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 2, de l'article 9, paragraphe 2, et de l'article 11, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 14

Entrée en vigueur

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

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

▼B

ANNEXE I

Règles sur les données à surveiller et à communiquer

PARTIE A: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION INCOMBENT AUX ÉTATS MEMBRES

a) les numéros d'identification de tous les véhicules utilitaires lourds neufs visés à l'article 2, deuxième alinéa, points a) et b), qui sont immatriculés sur le territoire de l'État membre;

b) le nom du constructeur;

c) la marque (dénomination commerciale du constructeur);

▼M1

d) Pour les véhicules immatriculés jusqu'au 31 décembre 2019, s'il est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2020, dans tous les cas, le code de la carrosserie, tel qu'il est mentionné à la rubrique 38 du certificat de conformité, y compris, le cas échéant, les chiffres complémentaires figurant à l'annexe II, appendice 2, de la directive 2007/46/CE;

▼B

e) dans le cas des véhicules utilitaires lourds visés à l'article 2, deuxième alinéa, point a), les informations relatives à la propulsion mentionnées aux rubriques 23, 23.1 et 26 du certificat de conformité;

▼M1

f) Pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2020, la vitesse maximale du véhicule, telle qu'elle est spécifiée à la rubrique 29 du certificat de conformité;

▼M3

g) pour les véhicules immatriculés jusqu'au 30 juin 2021 lorsque l'information est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er juillet 2021 dans tous les cas, le stade d'achèvement, comme indiqué dans le modèle choisi de certificat de conformité, conformément à l'annexe IX, point 2, de la directive 2007/46/CE;

h) la catégorie de véhicule telle qu'elle est mentionnée à la rubrique 0.4 du certificat de conformité;

i) pour les véhicules immatriculés jusqu'au 31 décembre 2020, lorsque l'information est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2021 dans tous les cas, le nombre d'essieux, tel qu'il est mentionné à la rubrique 1 du certificat de conformité;

j) la masse maximale en charge techniquement admissible, telle qu'elle est mentionnée à la rubrique 16.1 du certificat de conformité;

k) pour les véhicules immatriculés jusqu'au 31 décembre 2021, lorsque l'information est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 2022 dans tous les cas, l'empreinte cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur visée à la rubrique 49.1 du certificat de conformité; pour les véhicules immatriculés jusqu'au 30 juin 2025, les États membres ne peuvent déclarer que les 8 premiers caractères du code de hachage cryptographique;

l) pour les véhicules immatriculés jusqu'au 30 juin 2021, lorsque l'information est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er juillet 2021 dans tous les cas, les émissions spécifiques de CO_2, telles qu'elles sont mentionnées à la rubrique 49.5 du certificat de conformité;

m) pour les véhicules immatriculés jusqu'au 30 juin 2021, lorsque l'information est disponible, et pour les véhicules immatriculés à partir du 1er juillet 2021 dans tous les cas, la valeur de charge utile moyenne, telle qu'elle est mentionnée à la rubrique 49.6 du certificat de conformité;

n) la date d'immatriculation.

▼B

PARTIE B: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION INCOMBENT AUX CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS

1. Années de lancement de la surveillance et de la communication de données pour les catégories de véhicules utilitaires lourds énoncées à l'article 2, deuxième alinéa, points a) et b)

Catégorie de véhicules utilitaires lourds	Groupe de véhicules par catégorie de véhicules (conformément à l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission)	Année de lancement Surveillance	Année de lancement Communication
N_1	—	—	—
N_2	1 et 2	2020	2021
N_3	3	2020	2021
	4, 5, 9 et 10	2019	2020
	11, 12 et 16	2020	2021
M_1	—	—	—
M_2	—	—	—
M_3	—	—	—
O_3	—	—	—
O_4	—	—	—

2. Données à surveiller et à communiquer

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
1	Numéro d'identification du véhicule (VIN)	1.1.3	Identification du véhicule et de ses composants
2	Numéro de certification du moteur	1.2.2	
3	Numéro de certification du CdxA [1] (le cas échéant)	1.8.3	
4	Numéro de certification de la boîte de vitesses	1.3.2	
▼M1 5	Numéro de certification de l'essieu	1.7.2	Caractéristiques des essieux
▼B 6	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 1	1.9.2	Identification du véhicule et de ses composants
7	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 2	1.9.6	
8	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 3	1.9.10	
9	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 4	1.9.14	
10	Catégorie du véhicule (N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3)	1.1.4	Classification du véhicule
11	Configuration des essieux	1.1.5	
12	Poids total en charge maximum (t)	1.1.6	
13	Groupe du véhicule	1.1.7	

▼B

	Nº	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
	14	Nom et adresse du constructeur	1.1.1	Caractéristiques du véhicule et du châssis
▼M1	15	Marque (dénomination commerciale du constructeur)	—	Caractéristiques du véhicule
▼B	16	Masse à vide réelle corrigée (kg)	1.1.8	
	17	Puissance nominale du moteur (kW)	1.2.3	Principales caractéristiques du moteur
	18	Régime de ralenti du moteur (1/min)	1.2.4	
	19	Régime nominal du moteur (1/min)	1.2.5	
	20	Cylindrée (l)	1.2.6	
▼M1	21	Type de carburant (gazole CI/GNC PI GNL PI…)	1.2.7	Caractéristiques du moteur
▼B	22	Option de certification utilisée pour l'obtention du CdxA (valeurs standard/mesures)	1.8.2	Aérodynamique
	23	Valeur du CdxA (valeur de la traînée aérodynamique)	1.8.4	
▼M3	24	Nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses	Point 0.4 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe VI du règlement (UE) 2017/2400	Principales caractéristiques de la boîte de vitesses
	25	Marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses)	Point 0.1 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe VI du règlement (UE) 2017/2400	
▼B	26	Option de certification utilisée pour générer les cartographies de pertes de l'outil de simulation (Option 1/Option 2/Option 3/Valeurs standard)	1.3.3	
	27	Type de boîte de vitesses (SMT [2], AMT [3], APT [4]-S [5], APT-P [6])	1.3.4	
	28	Nombre de rapports	1.3.5	
	29	Rapport de transmission final	1.3.6	
	30	Type de ralentisseur	1.3.7	
	31	Prise de force (oui/non)	1.3.8	

▼B

	Nº	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
▼M3	32	Nom et adresse du fabricant de l'essieu	Point 0.4 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe VII du règlement (UE) 2017/2400	Principales caractéristiques des essieux
	33	Marque (dénomination commerciale du fabricant de l'essieu)	Point 0.1 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe VII du règlement (UE) 2017/2400	
▼B	34	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes de l'outil de simulation (valeurs standard/mesures)	1.7.3	
	35	Type d'essieu (par ex. essieu moteur unique standard)	1.7.4	
	36	Rapport de pont	1.7.5	
	37	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes de l'outil de simulation (valeurs standard/mesures)	1.6.3	Caractéristiques du renvoi d'angle réducteur
	38	Rapport de renvoi d'angle réducteur	1.6.4	
▼M3	39	Nom et adresse du fabricant de pneumatiques	Point 1 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe X du règlement (UE) 2017/2400	Principales caractéristiques des pneumatiques
	40	Marque (dénomination commerciale du fabricant de pneumatiques)	Point 3 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe X du règlement (UE) 2017/2400	
▼B	41	Dimensions des pneumatiques essieu 1	1.9.1	
	42	Coefficient de résistance au roulement (CRR) spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 1	1.9.3	
	43	Dimensions des pneumatiques essieu 2	1.9.4	
	44	Double essieu (oui/non) essieu 2	1.9.5	
	45	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 2	1.9.7	
	46	Dimensions des pneumatiques essieu 3	1.9.8	
	47	Double essieu (oui/non) essieu 3	1.9.9	
	48	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 3	1.9.11	
	49	Dimensions des pneumatiques essieu 4	1.9.12	
	50	Double essieu (oui/non) essieu 4	1.9.13	
	51	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 4	1.9.15	

▼B

Nº	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
52	Technologie de ventilateur de refroidissement du moteur	1.10.1	Principales caractéristiques des organes auxiliaires
53	Technologie de pompe de direction	1.10.2	
54	Technologie de système électrique	1.10.3	
55	Technologie de système pneumatique	1.10.4	
56	Profil de mission (longue distance, longue distance (EMS (7)), régional, régional (EMS), urbain, services municipaux, construction)	2.1.1	Paramètres de simulation (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
57	Charge (telle qu'elle est définie dans l'outil de simulation) (kg)	2.1.2	
58	Type de carburant (diesel/essence/GPL/GNC/...)	2.1.3	
59	Masse totale du véhicule en simulation (kg)	2.1.4	
60	Vitesse moyenne (km/h)	2.2.1	Performances du véhicule (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
61	Vitesse instantanée minimale (km/h)	2.2.2	
62	Vitesse instantanée maximale (km/h)	2.2.3	
63	Décélération maximale (m/s^2)	2.2.4	
64	Accélération maximale (m/s^2)	2.2.5	
65	Pourcentage de temps de conduite à pleine charge	2.2.6	
66	Nombre total de changements de vitesse	2.2.7	
67	Distance totale parcourue (km)	2.2.8	
68	Émissions de CO_2 (exprimées en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m^3-km)	2.3.13 à 2.3.16	Émissions de CO_2 et consommation de carburant (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
69	Consommation de carburant (exprimée en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m^3-km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m^3-km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m^3-km)	2.3.1 à 2.3.12	
70	Version de l'outil de simulation (X.X.X.)	3.1.1	Logiciel et informations destinées à l'utilisateur
71	Date et heure de la simulation	3.1.2	
72	Numéro de la licence pour l'utilisation de l'outil de simulation	—	
▼M1 73	Code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur	3.1.4	Informations relatives au logiciel

▼B

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
74	Technologies avancées de réduction des émissions de CO_2	—	Technologies de réduction des émissions de CO_2 des véhicules
75	Émissions massiques de CO_2 du moteur sur le cycle WHTC ([8]) (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	Émission de CO_2 et consommation de carburant spécifique du moteur
76	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHTC (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	
77	Émissions massiques de CO_2 du moteur sur le cycle WHSC ([9]) (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	
78	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHSC (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	

▼M1

79	Modèle de véhicule	1.1.2	Caractéristiques du véhicule
80	Véhicule professionnel (oui/non)	1.1.9	
81	Véhicule utilitaire lourd à émission nulle (oui/non)	1.1.10	
82	Véhicule utilitaire lourd hybride (oui/non)	1.1.11	
83	Véhicule bicarburant (oui/non)	1.1.12	
84	Cabine avec couchette (oui/non)	1.11.13	
85	Modèle du moteur ([10])	1.2.1	Caractéristiques du moteur
86	Modèle de boîte de vitesses ([10])	1.3.1	Caractéristiques de la boîte de vitesses
87	Modèle de ralentisseur ([10])	1.4.1	Caractéristiques du ralentisseur
88	Numéro de certification du ralentisseur	1.4.2	
89	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes (valeurs standard/mesures)	1.4.3	

▼M1

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
90	Modèle de convertisseur de couple ([10])	1.5.1	Caractéristiques du convertisseur de couple
91	Numéro de certification du convertisseur de couple	1.5.2	
92	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes (valeurs standard/mesures)	1.5.3	
93	Modèle de renvoi d'angle réducteur ([10])	1.6.1	Caractéristiques du renvoi d'angle réducteur
94	Numéro de certification du renvoi d'angle réducteur	1.6.2	
95	Modèle de l'essieu ([10])	1.7.1	Caractéristiques des essieux
96	Modèle de traînée aérodynamique ([10])	1.8.1	Aérodynamique
97	Arrêt-démarrage du moteur lors des arrêts du véhicule (oui/non)	1.12.1	Systèmes avancés d'aide à la conduite
98	Eco-Roll avec arrêt-démarrage du moteur (oui/non)	1.12.2	
99	Eco-Roll avec arrêt-démarrage du moteur (oui/non)	1.12.3	
100	Régulateur de vitesse prédictif (oui/non)	1.12.4	

▼M3

101	Pour les véhicules avec une date de simulation à partir du 1er juillet 2020, le numéro de réception par type du moteur	Point 1.2.1 de l'addendum à l'appendice 5, 6 ou 7 de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Caractéristiques du moteur

▼B

([1]) Traînée aérodynamique.
([2]) Boîte de vitesses manuelle synchronisée.
([3]) Boîte de vitesses manuelle automatisée ou boîte automatique à engagement mécanique.
([4]) Boîte de vitesses automatique servocommandée.
([5]) On entend par «Boîte S» la disposition en série d'un convertisseur de couple et des pièces mécaniques de la boîte de vitesses qui y sont reliées.
([6]) On entend par «Boîte P» la disposition en parallèle d'un convertisseur de couple et des pièces mécaniques de la boîte de vitesses qui y sont reliées (par exemple dans les installations avec division de puissance).
([7]) Système modulaire européen (EMS) en conformité avec la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).
([8]) Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial.
([9]) Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial.
►M1 ([10]) Les rubriques de données 85, 86, 87, 90, 93, 95 et 96 ne seront pas mises à la disposition du public dans le registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds. ◄

PARTIE C: FOURCHETTES DE VALEURS DE LA TRAÎNÉE AÉRODYNAMIQUE (CdxA) AUX FINS DE PUBLICATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 6

Aux fins de publier la valeur du CdxA mentionnée à la rubrique n° 23 conformément à l'article 6, la Commission utilise les fourchettes définies dans le tableau ci-après, qui comprend la fourchette correspondant à chaque valeur du CdxA:

Fourchette	Valeur du CdxA [m^2]	
	CdxA min. (CdxA ≥ CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48

▼B

Fourchette	Valeur du CdxA [m^2]	
	CdxA min. (CdxA ≥ CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

▼B

ANNEXE II

Communication et gestion des données

1. COMMUNICATION DE DONNÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

1.1. Les données mentionnées à l'annexe I, partie A, sont transmises conformément à l'article 4 par voie électronique par le point de contact de l'autorité compétente au référentiel central de données (Central Data Repository) géré par l'Agence européenne pour l'environnement (ci-après dénommée «Agence»).

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'Agence en envoyant un courrier électronique aux adresses suivantes:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

et

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. COMMUNICATION DE DONNÉES PAR LES CONSTRUCTEURS

2.1. Les constructeurs communiquent sans retard à la Commission, et au plus tard le 31 décembre 2018, les informations suivantes:

a) le nom du constructeur indiqué dans le certificat de conformité ou la fiche de réception individuelle;

b) le code d'identification mondiale du constructeur (code WMI), tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission ([1]), qui doit être utilisé dans les numéros d'identification des véhicules utilitaires lourds neufs destinés à être mis sur le marché;

c) le point de contact responsable du chargement des données dans le référentiel de données d'entreprise (Business Data Repository) de l'Agence.

Ils notifient sans retard à la Commission toute modification apportée à ces informations.

Ces notifications sont à envoyer aux adresses mentionnées au point 1.1.

2.2. Les nouveaux constructeurs qui accèdent au marché communiquent sans retard à la Commission les informations visées au point 2.1.

2.3. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, les données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, sont transmises par voie électronique par le point de contact du constructeur au référentiel de données d'entreprise géré par l'Agence.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'Agence par courrier électronique envoyé aux adresses mentionnées au point 1.1.

([1]) Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

▼B

3. TRAITEMENT DES DONNÉES

3.1. L'Agence traite les données transmises conformément aux points 1.1 et 2.3 et consigne les données traitées dans le registre.

▼M2

3.2. Chaque année à partir de 2021, les données relatives aux véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours de la période précédente de communication des rapports qui sont consignées dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 30 avril, à l'exception des rubriques de données mentionnées à l'article 6, paragraphe 1.

▼B

3.3. Lorsqu'une autorité compétente ou des constructeurs constatent des erreurs dans les données communiquées, ils en informent sans retard la Commission et l'Agence en soumettant un rapport de notification d'erreur au référentiel central de données ou au référentiel de données d'entreprise et en adressant un courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.

3.4. La Commission vérifie, avec l'aide de l'Agence, les erreurs notifiées et, s'il y a lieu, corrige les données dans le registre.

3.5. La Commission, assistée de l'Agence, met à disposition des formats électroniques pour les transmissions de données visées aux points 1.1 et 2.3, en temps utile avant les dates limites de transmission.