Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **RÈGLEMENT (CE) Nº 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

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

(JO L 171 du 29.6.2007, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008	L 199	1	28.7.2008
►**M2**	Règlement (UE) nº 566/2011 de la Commission du 8 juin 2011	L 158	1	16.6.2011

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit impérativement être assurée. À cette fin, un système de réception communautaire global pour les véhicules à moteur, établi par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ([3]), est en place. Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient donc être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d'un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.

(2) Le présent règlement fait partie d'un certain nombre d'actes réglementaires distincts dans le contexte de la procédure de réception communautaire au titre de la directive 70/156/CEE. Ladite directive devrait donc être modifiée en conséquence.

(3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Ainsi, le présent règlement établit des dispositions fondamentales concernant les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées selon les procédures de comitologie.

([1]) JO C 318 du 23.12.2006, p. 62.
([2]) Avis du Parlement européen du 13 décembre 2006 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mai 2007.
([3]) JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

▼B

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme «Air pur pour l'Europe» (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication du 4 mai 2005. Ce programme a entraîné l'adoption, par une communication du 21 septembre 2005, d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions provenant du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules devrait être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. Les normes Euro 5 et Euro 6 font partie des mesures visant à réduire les émissions de particules et de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde d'azote et les hydrocarbures.

(5) La réalisation des objectifs de l'Union européenne en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi le secteur de l'industrie devrait être clairement informé des futures valeurs limites d'émission. Le présent règlement inclut pour cette raison, en plus de la norme Euro 5, les valeurs limites d'émission prévues pour la phase Euro 6.

(6) Il est notamment nécessaire de continuer à réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote des véhicules diesels pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution. À cette fin, il convient d'atteindre les valeurs limites ambitieuses de la phase Euro 6, sans pour autant renoncer aux avantages que présente le moteur diesel en termes de consommation de carburant et d'émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. La définition, à un stade précoce, d'une étape supplémentaire pour la réduction d'oxyde d'azote permet aux constructeurs automobiles d'assurer une sécurité dans la programmation à long terme et à l'échelon européen.

(7) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé tout comme des années de vie gagnées, ainsi que les implications pour le bilan total des émissions de CO_2.

(8) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, normalisé afin de permettre de retrouver les informations techniques, et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation et d'entretien des véhicules et d'information sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles devraient obéir les sites web des constructeurs, ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour

▼B

les petites et moyennes entreprises (PME). Les normes communes arrêtées en association avec les parties intéressées, telles que le document OASIS ([1]), peuvent faciliter l'échange d'informations entre fabricants et fournisseurs de services. Il convient donc d'exiger initialement l'utilisation des spécifications techniques du document OASIS et de demander à la Commission d'appeler le CEN/ISO à continuer à développer ce document en une norme en vue de remplacer à terme le document OASIS.

(9) La Commission devrait réexaminer, au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le fonctionnement du système d'accès à l'ensemble des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules afin de déterminer s'il convient de consolider l'ensemble des dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception. Si les dispositions relatives à l'accès à l'ensemble des informations concernant le véhicule sont intégrées dans ladite directive, les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées, à condition que les droits d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien soient préservés à leur niveau actuel.

(10) La Commission devrait continuer à examiner les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes de contrôle des émissions, et, au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.

(11) Afin de faciliter l'introduction et d'assurer la présence sur le marché de véhicules fonctionnant avec des combustibles de substitution, qui permettent de réduire les émissions d'oxyde d'azote et de particules, et d'encourager en même temps la réduction des émissions des véhicules à essence, des valeurs limites séparées sont mises en place par le présent règlement pour la masse globale des hydrocarbures et la masse des hydrocarbures non méthaniques.

(12) Les efforts devraient être poursuivis afin d'établir des limites d'émission plus strictes, notamment une réduction des émissions de dioxyde de carbone, et de garantir que ces limites sont liées aux performances réelles des véhicules en usage.

(13) Pour garantir le contrôle des émissions de particules ultrafines (PM 0,1 µm et moins), la Commission devrait adopter le plus rapidement possible et introduire au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'étape Euro 6, une démarche fondée sur le nombre de particules en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie. La démarche fondée sur le nombre de particules devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la CEE-ONU, et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.

([1]) Organisation pour l'avancement des normes structurées de l'information.

▼B

(14) Pour obtenir une plus grande reproductibilité des mesures de la masse et du nombre de particules en laboratoire, la Commission devrait adopter une nouvelle méthode de mesure le plus rapidement possible, au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de l'étape Euro 6, sur la base des résultats du PMP. Les limites d'émission de masse des particules figurant dans le présent règlement devraient être recalibrées lorsque la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, la nouvelle procédure enregistrant un niveau plus faible de masse que l'actuelle.

(15) La Commission devrait se pencher sur la nécessité de réviser le nouveau cycle de conduite européen, procédure d'essai qui constitue la base des règlements sur la réception au regard des émissions. Une mise à jour ou un remplacement des cycles d'essai seront peut-être nécessaires pour refléter les changements dans la spécification des véhicules et le comportement des conducteurs. Des révisions peuvent être nécessaires pour garantir que les émissions mondiales effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. L'utilisation de systèmes de mesure portables des émissions et l'introduction du concept réglementaire du «non-dépassement» devraient aussi être envisagées.

(16) Les systèmes de diagnostic embarqués sont importants dans le contrôle des émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. En raison de l'importance du contrôle des émissions mondiales effectives, la Commission devrait continuer à examiner les exigences de ces systèmes et les seuils de tolérance pour les erreurs de contrôle.

(17) Une méthode normalisée de mesure de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules est nécessaire pour garantir qu'il ne se dresse aucun obstacle technique aux échanges entre États membres. En outre, il est aussi nécessaire de veiller à ce que les consommateurs et les usagers reçoivent une information objective et précise.

(18) Avant d'élaborer sa proposition relative aux prochaines normes antipollution, la Commission devrait réaliser des études afin de déterminer si les sous-classifications des différentes catégories de véhicules en groupes sont encore nécessaires et si des limites d'émission indépendantes de la masse peuvent être appliquées.

(19) Les États membres devraient avoir la faculté, au moyen d'incitations financières, d'accélérer la mise sur le marché de véhicules qui satisfont aux exigences adoptées au niveau de la Communauté. Néanmoins, ces incitations devraient respecter les dispositions du traité, en particulier la réglementation sur les aides d'État, et ce afin d'éviter les distorsions du marché intérieur. Le présent règlement n'affecte pas le droit des États membres d'inclure les émissions dans l'assiette du calcul des impôts prélevés sur les véhicules.

▼B

(20) Étant donné que la législation sur les émissions des véhicules et la consommation de carburant s'est développée sur plus de trente-cinq années et recouvre à présent plus de vingt-quatre directives, il est conseillé de remplacer ces directives par un nouveau règlement et un certain nombre de mesures d'exécution. Un règlement garantira que les dispositions techniques détaillées sont directement applicables aux constructeurs, aux autorités chargées de la réception et aux services techniques et qu'elles peuvent être mises à jour de façon beaucoup plus rapide et plus efficace. Il conviendrait donc d'abroger les directives 70/220/CEE ([1]), 72/306/CEE ([2]), 74/290/CEE ([3]), 80/1268/CEE ([4]), 83/351/CEE ([5]), 88/76/CEE ([6]), 88/436/CEE ([7]), 89/458/CEE ([8]), 91/441/CEE ([9]), 93/59/CEE ([10]), 94/12/CE ([11]),

([1]) Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/76/CE de la Commission (JO L 206 du 15.8.2003, p. 29).

([2]) Directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesels destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/21/CE de la Commission (JO L 61 du 8.3.2005, p. 25).

([3]) Directive 74/290/CEE du Conseil du 28 mai 1974 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 159 du 15.6.1974, p. 61). Directive modifiée par la directive 2006/101/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 238).

([4]) Directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 36). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 49 du 19.2.2004, p. 36).

([5]) Directive 83/351/CEE du Conseil du 16 juin 1983 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 197 du 20.7.1983, p. 1).

([6]) Directive 88/76/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur (JO L 36 du 9.2.1988, p. 1).

([7]) Directive 88/436/CEE du Conseil du 16 juin 1988 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur (limitation des émissions de particules polluantes par les moteurs diesels) (JO L 214 du 6.8.1988, p. 1).

([8]) Directive 89/458/CEE du Conseil du 18 juillet 1989 modifiant, en ce qui concerne les normes européennes d'émission pour les automobiles de cylindrée inférieure à 1,4 litre, la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 226 du 3.8.1989, p. 1).

([9]) Directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 242 du 30.8.1991, p. 1).

([10]) Directive 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 186 du 28.7.1993, p. 21).

([11]) Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

▼B

96/69/CE ([1]), 98/69/CE ([2]), 2001/1/CE ([3]), 2001/100/CE ([4]) et 2004/3/CE ([5]). En outre, les États membres devraient aussi abroger la législation transposant les directives abrogées.

(21) Afin de clarifier le champ d'application de la législation relative aux émissions des véhicules, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules ([6]) devrait être modifiée afin de couvrir tous les véhicules lourds et de veiller ainsi à ce que le présent règlement s'applique aux véhicules légers.

(22) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, l'applicabilité du présent règlement devrait être reportée au-delà d'une certaine période après son entrée en vigueur. Néanmoins, au cours de cette période, les constructeurs devraient avoir la faculté de choisir de faire réceptionner les véhicules soit au titre des directives existantes, soit au titre du présent règlement. En outre, les dispositions concernant les incitations fiscales devraient être applicables immédiatement après l'entrée en vigueur du présent règlement. La validité des réceptions accordées au titre de ces directives ne doit pas être affectée par l'entrée en vigueur du présent règlement.

(23) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, certaines exceptions pour les véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques devraient être prévues au stade de l'Euro 5. Cette dérogation devrait cesser lors de l'entrée en vigueur de l'Euro 6.

([1]) Directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 octobre 1996 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 282 du 1.11.1996, p. 64).

([2]) Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

([3]) Directive 2001/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 janvier 2001 modifiant la directive 70/220/CEE du Conseil concernant des mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 35 du 6.2.2001, p. 34).

([4]) Directive 2001/100/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 décembre 2001 portant modification de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 16 du 18.1.2002, p. 32).

([5]) Directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie N_1 (JO L 49 du 19.2.2004, p. 36).

([6]) JO L 275 du 20.10.2005, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/51/CE de la Commission (JO L 152 du 7.6.2006, p. 11).

▼B

(24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(25) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à introduire à l'annexe I des valeurs limites fondées sur le nombre de particules, ainsi qu'à recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules prévues par ladite annexe. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(26) Il convient également d'habiliter la Commission à établir des procédures, des tests et des normes spécifiques pour la réception des véhicules, de même qu'une procédure de mesure révisée des particules et une valeur limite du nombre de particules, et à adopter des mesures concernant l'utilisation de dispositifs d'invalidation, l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et des cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de compléter le présent règlement par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.

(27) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur (ci-après dénommés «véhicules») et de leurs pièces de rechange, comme les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, au regard de leurs émissions.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

▼B

2. En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, des systèmes de diagnostic embarqués, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules des catégories M_1, M_2, N_1 et N_2 définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, avec une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg.

2. À la demande du constructeur, la réception des véhicules accordée conformément au présent règlement peut être élargie des véhicules prévus au paragraphe 1 aux véhicules de catégorie M_1, M_2, N_1 et N_2 définis à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, avec une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg, et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement et de ses mesures d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent:

1) «véhicule hybride» signifie un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes différents de stockage d'énergie (embarqués) pour assurer sa propulsion;

2) «véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques» signifie des véhicules diesels dans la catégorie M_1 qui sont soit:

   a) des véhicules à usage spécial tels que définis par la directive 70/156/CEE possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg;

      ou

   b) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 2 000 kg et dont le nombre de places, incluant le conducteur, est supérieur ou égal à 7, à l'exclusion, à partir du 1er septembre 2012, des véhicules de la catégorie M_1G définis par la directive 70/156/CEE;

      ou

   c) des véhicules possédant une masse de référence supérieure à 1 760 kg utilisés spécifiquement pour un usage commercial et conçus pour permettre l'utilisation de fauteuils roulants à l'intérieur du véhicule;

3) «masse de référence» signifie la masse du véhicule en ordre de marche moins la masse uniforme du conducteur de 75 kg, augmentée d'une masse uniforme de 100 kg;

4) «polluants gazeux» signifie les émissions dans les gaz d'échappement de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, exprimées en équivalents de dioxyde d'azote (NO_2), et d'hydrocarbures;

▼B

5) «particules» signifie des composants des gaz d'échappement qui sont éliminés des gaz d'échappement dilués à une température maximale de 325 K (52 °C) au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai pour vérifier les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement;

6) «émissions au tuyau arrière d'échappement» signifie l'émission de polluants gazeux et de particules;

7) «émissions par évaporation» signifie les vapeurs d'hydrocarbures échappées du circuit de carburant d'un véhicule autres que les émissions du tuyau arrière d'échappement;

8) «carter» signifie les espaces à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;

9) «système de diagnostic embarqué» signifie un système de contrôle des émissions qui a la capacité d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;

10) «dispositif d'invalidation» signifie tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules;

11) «dispositif de maîtrise de la pollution» signifie les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et les émissions par évaporation;

12) «dispositif d'origine de maîtrise de la pollution» signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type couvert par la réception accordée pour le véhicule concerné;

13) «dispositif de rechange de maîtrise de la pollution» signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type destiné à remplacer un dispositif d'origine de maîtrise de la pollution et qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive 70/156/CEE;

14) «information sur la réparation et l'entretien des véhicules» signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord;

▼B

15) «opérateur indépendant» signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;

16) «biocarburants» signifie carburants liquides ou gazeux produits à partir de la biomasse et utilisés pour le transport;

17) «véhicule à carburant alternatif» signifie un véhicule conçu pour pouvoir fonctionner avec au moins un type de carburant qui est ou bien gazeux à la température et à la pression de l'air ou bien d'origine principalement non pétrolière.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS RELATIVES À LA RÉCEPTION

Article 4

Obligations des constructeurs

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Ils démontrent aussi que tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution qui nécessitent une réception et sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces obligations comportent le respect des limites d'émission visées à l'annexe I et les mesures d'exécution visées à l'article 5.

2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient respectées.

En outre, les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. Par conséquent, les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre cinq ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km. Pour se conformer à cet essai de durabilité, le constructeur doit avoir la possibilité d'avoir recours au banc d'essai de vieillissement, sous réserve des mesures de mise en œuvre visées au paragraphe 4.

La conformité en service est vérifiée notamment en ce qui concerne les émissions au tuyau arrière d'échappement, vérifiées sous le rapport des valeurs limites fixées à l'annexe I. Dans le but d'améliorer la maîtrise des émissions par évaporation et des émissions à température ambiante basse, les procédures de test sont réexaminées par la Commission.

▼B

3. Les constructeurs indiquent les chiffres des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant dans un document donné à l'acheteur du véhicule au moment de l'achat.

4. Les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 et 3 sont établies conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

Article 5

Exigences et essais

1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas lorsque:

a) le besoin du dispositif se justifie en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule;

b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur;

ou

c) les conditions sont substantiellement incluses dans les procédures d'essai pour vérifier les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement.

3. Les procédures, essais et exigences spécifiques pour la réception établis au présent paragraphe, ainsi que les exigences pour la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 2 ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont mis en place conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3. Ceux-ci incluent la spécification des exigences relatives aux éléments suivants:

a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif;

b) émissions par évaporation et émissions du carter;

c) systèmes de diagnostic embarqués et performances en service des dispositifs de maîtrise de la pollution;

d) durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, conformité en service, conformité de la production et contrôle technique;

▼B

e) mesure des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant;

f) véhicules hybrides et véhicules à carburant alternatif;

g) extension des réceptions et exigences pour les petits constructeurs;

h) équipements d'essai;

et

i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz.

Les exigences susmentionnées s'appliquent, le cas échéant, aux véhicules, indépendamment du carburant utilisé.

CHAPITRE III

ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES

Article 6

Obligations du constructeur

1. Les constructeurs fournissent un accès sans restriction et dans un format normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites web, d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs officiels. Pour mieux réaliser cet objectif, les informations doivent être présentées d'une manière cohérente et tout d'abord être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS ([1]). Les constructeurs mettent des documents de formation à la disposition des opérateurs indépendants tout comme des concessionnaires et réparateurs officiels.

▼M2

2. Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

a) une identification sans équivoque du véhicule;

b) des manuels d'entretien, y compris les registres de réparation et d'entretien;

c) des manuels techniques;

d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);

([1]) La norme OASIS fait référence aux spécifications techniques du document OASIS SC2-D5, norme des informations sur les réparations automobiles, version 1.0 du 28 mai 2003 (disponible à l'adresse suivante: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) et aux sections 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 et 3.8 du document OASIS SC1-D2, spécification des critères de réparation automatique, version 6.1 du 10 janvier 2003 (disponible à l'adresse suivante: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf) en n'utilisant que le texte ouvert et les normes graphiques.

▼M2

e) les schémas de câblage;

f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);

g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;

h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements;

i) l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai; et

j) les unités de travail standard ou les plages de temps nécessaires pour les opérations de réparation et d'entretien, si elles sont communiquées aux concessionnaires et réparateurs officiels du constructeur directement ou via un tiers.

▼B

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien du système d'information.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Afin de concevoir et de fabriquer des équipements automobiles pour les véhicules à carburant alternatif, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes de diagnostic embarqués et sur la réparation et l'entretien de tels véhicules, sans discrimination entre les fabricants, les installateurs ou les réparateurs d'équipements pour véhicules à carburant alternatif.

7. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5. Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.

▼B

Le constructeur met à disposition sur ses sites web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation et l'entretien du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

▼M2

8. Lorsque les registres de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservés dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte, les réparateurs indépendants approuvés et agréés conformément à l'annexe XIV, point 2.2, du règlement (CE) n° 692/2008 ([1]) ont accès à ces registres gratuitement et dans les mêmes conditions que les concessionnaires ou réparateurs officiels afin de pouvoir y porter des informations concernant les réparations et entretiens effectués.

▼B

Article 7

Frais d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

1. Les constructeurs peuvent facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules couvertes par le présent règlement; des frais ne sont pas raisonnables ni proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant l'utilise.

▼M2

2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les services transactionnels tels que la reprogrammation ou l'assistance technique, sur une base horaire, quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé. Outre l'accès fondé sur la durée, les constructeurs peuvent offrir un accès par transaction, dont les frais sont facturés par transaction et non en fonction du temps pour lequel l'accès est accordé. Lorsque les constructeurs offrent les deux systèmes d'accès, les réparateurs indépendants choisissent le système d'accès qu'ils préfèrent, qu'il soit fondé sur le temps d'accès ou par transaction.

▼B

Article 8

Mesures d'exécution

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3. Il s'agit notamment de la définition et de la mise à jour des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur les systèmes de diagnostic embarqués et la réparation et l'entretien des véhicules, une attention particulière étant accordée aux besoins spécifiques des PME.

([1]) JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

▼B

Article 9

Rapport

Au plus tard le 2 juillet 2011, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du système d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, en accordant une attention particulière aux effets sur la concurrence et sur le fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'aux avantages en matière d'environnement. Le rapport examine l'opportunité de réunir toutes les dispositions régissant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans une directive-cadre révisée sur la réception des véhicules.

CHAPITRE IV

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES

Article 10

Réception

1. Avec effet à partir du 2 juillet 2007, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 5 prévues à l'annexe I, tableau 1, ou aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2.

2. Avec effet à partir du 1er septembre 2009, et du 1er septembre 2010 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux annexes, à l'exception des valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2. Pour le test des émissions au tuyau arrière d'échappement, les valeurs limites applicables aux véhicules conçus pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques sont identiques à celles applicables aux véhicules de catégorie N_1, classe III.

3. Avec effet à partir du 1er janvier 2011, et du 1er janvier 2012 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2 et des véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux annexes, à l'exception des valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules. Pour le test des émissions au tuyau arrière d'échappement, les valeurs limites applicables aux véhicules conçus pour satisfaire à des besoins sociaux spécifiques sont identiques à celles applicables aux véhicules de catégorie N_1, classe III.

▼B

4. Avec effet à partir du 1er septembre 2014, et du 1er septembre 2015 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2.

5. Avec effet à partir du 1er septembre 2015, et du 1er septembre 2016 dans le cas des véhicules de catégorie N_1, classes II et III, et de catégorie N_2, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, en particulier aux valeurs limites d'émission Euro 6 prévues à l'annexe I, tableau 2, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

▼M1

6. La limite d'émission de 5,0 mg/km pour la masse de particules visée aux tableaux 1 et 2 de l'annexe I est effective à partir des dates fixées aux paragraphes 1, 2 et 3.

La limite d'émission de 4,5 mg/km pour la masse de particules et la limite du nombre de particules visées aux tableaux 1 et 2 de l'annexe I sont effectives à partir du 1er septembre 2011 dans le cas de la réception de nouveaux types de véhicules et à partir du 1er janvier 2013 dans le cas de tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés et mis en service dans la Communauté.

▼B

Article 11

Réception de pièces de remplacement

1. Pour les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception conformément au présent règlement, les autorités nationales interdisent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement et ses mesures d'exécution.

2. Les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution conçus selon des normes antérieures à celles définies par le présent règlement dans les conditions appliquées à l'origine. Les autorités nationales interdisent la vente ou l'installation sur un véhicule de ce type de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception adéquate a été accordée.

3. Les dispositifs de maîtrise de la pollution destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception avant l'adoption des exigences relatives à la réception des composants sont exemptés des exigences visées aux paragraphes 1 et 2.

▼B

Article 12

Incitations financières

1. Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules produits en série qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au moins aux valeurs limites d'émission prévues à l'annexe I, tableau 1, en avance sur les dates visées à l'article 10, paragraphe 3; elles prennent fin auxdites dates.

Les incitations financières qui s'appliquent exclusivement aux véhicules conformes aux valeurs limites d'émission prévues à l'annexe I, tableau 2, peuvent être accordées aux nouveaux véhicules de ce type proposés à la vente sur le marché d'un État membre à partir des dates visées à l'article 10, paragraphe 3, en avance sur les dates visées à l'article 10, paragraphe 5; elles prennent fin aux dates visées à l'article 10, paragraphe 5.

2. Les États membres peuvent accorder des incitations financières pour l'équipement rétroactif de véhicules en service et pour l'élimination de véhicules qui ne sont pas conformes.

3. Les incitations visées aux paragraphes 1 et 2 sont, pour chaque type de véhicule, d'un montant n'excédant pas le coût supplémentaire des dispositifs techniques introduits pour assurer la conformité aux limites d'émission spécifiées à l'annexe I, coût d'installation sur le véhicule compris.

4. La Commission est informée dans un délai suffisant des projets d'instituer ou de modifier les incitations visées aux paragraphes 1 et 2.

Article 13

Sanctions

1. Les États membres établissent les dispositions sur les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 2 janvier 2009 et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.

2. Les types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:

a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;

b) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service;

c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;

d) l'utilisation de dispositifs d'invalidation;

et

e) le refus d'accès aux informations.

▼B

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 14

Redéfinition des spécifications

1. La Commission étudie la possibilité d'inclure des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone. Le cas échéant, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil une proposition prévoyant des mesures visant à supprimer ou à limiter les émissions de méthane.

2. Après achèvement du programme de mesure des particules de la CEE-ONU mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, la Commission prend les mesures suivantes, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne l'environnement:

a) modification du présent règlement conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3, aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption d'une procédure de mesure révisée pour les particules et d'une valeur limite pour le nombre de particules, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3.

3. La Commission vérifie les procédures, essais et conditions indiqués à l'article 5, paragraphe 3, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Si la vérification montre que ceux-ci ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial, ils sont adaptés de manière à refléter correctement les émissions générées par la réalité de la conduite routière. Les mesures nécessaires, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3.

4. La Commission vérifie les polluants soumis aux conditions et essais indiqués à l'article 5, paragraphe 3. Si la Commission conclut qu'il est approprié de réglementer les émissions de polluants supplémentaires, elle présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement en conséquence.

5. La Commission révise les limites d'émission fixées dans l'annexe 1, tableau 4, pour le monoxyde de carbone et les émissions d'hydrocarbures au tuyau arrière d'échappement après un essai de démarrage à froid et présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à rendre les limites d'émission plus strictes.

6. Les annexes pertinentes de la directive 2005/55/CE sont modifiées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 3, de manière qu'elles contiennent des conditions pour la réception de tous les véhicules relevant du champ d'application de ladite directive.

▼B

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période visée à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 16

Modifications des directives 70/156/CEE et 2005/55/CE

1. La directive 70/156/CEE est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

2. La directive 2005/55/CE est modifiée comme suit:

a) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant la réception des véhicules utilitaires lourds au regard de leurs émissions (Euro IV et V)».

b) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Aux fins de la présente directive, les définitions suivantes s'appliquent:

a) "véhicule" signifie tout véhicule à moteur tel que défini à l'article 2 de la directive 70/156/CEE ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg;

b) "moteur" signifie la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE;

c) "véhicule plus respectueux de l'environnement (EEV)" signifie un véhicule propulsé par un moteur qui respecte les valeurs limites d'émission à caractère facultatif indiquées à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I.»

c) La section 1 de l'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique au contrôle des gaz polluants et particules polluantes, de la durée des équipements de contrôle des émissions, de la conformité des véhicules/moteurs en circulation ainsi que des systèmes de diagnostic embarqués de tous les véhicules à moteur, et aux moteurs définis à l'article 1er à l'exception des moteurs des véhicules des catégories M_1, N_1, N_2 et M_2 pour lesquels la réception a été accordée au titre du règlement (CE) no 715/2007 (*).

(*) JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.»

▼B

Article 17

Législation à abroger

1. Les directives suivantes sont abrogées avec effet à compter du 2 janvier 2013:

— directive 70/220/CEE,

— directive 72/306/CEE,

— directive 74/290/CEE,

— directive 77/102/CEE,

— directive 78/665/CEE,

— directive 80/1268/CEE,

— directive 83/351/CEE,

— directive 88/76/CEE,

— directive 88/436/CEE,

— directive 89/458/CEE,

— directive 91/441/CEE,

— directive 93/59/CEE,

— directive 93/116/CE,

— directive 94/12/CE,

— directive 96/44/CE,

— directive 96/69/CE,

— directive 98/69/CE,

— directive 98/77/CE,

— directive 1999/100/CE,

— directive 1999/102/CE,

— directive 2001/1/CE,

— directive 2001/100/CE,

— directive 2002/80/CE,

— directive 2003/76/CE,

— directive 2004/3/CE.

2. Les annexes II et V de la directive 89/491/CEE de la Commission du 17 juillet 1989 portant adaptation au progrès technique des directives 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE et 80/1269/CEE du Conseil dans le domaine des véhicules à moteur ([1]) sont supprimées avec effet à compter du 2 janvier 2013.

3. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

([1]) JO L 238 du 15.8.1989, p. 43.

▼B

4. Les États membres abrogent leurs dispositions d'exécution adoptées conformément aux directives mentionnées au paragraphe 1, avec effet à compter du 2 janvier 2013.

Article 18

Entrée en vigueur

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

2. Le présent règlement s'applique à partir du 3 janvier 2009, sauf pour ce qui concerne l'article 10, paragraphe 1, et l'article 12, qui s'appliquent à compter du 2 juillet 2007.

3. Les modifications ou les mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 6, sont adoptées au plus tard le 2 juillet 2008.

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

▼B

ANNEXE I

LIMITES D'ÉMISSION

▼M1

Tableau 1

Limites d'émission Euro 5

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC)		Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC)		Masse d'oxydes d'azote (NO_x)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (THC + NO_x)		Masse de particules (PM)		Nombre de particules (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_{2+4} (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Toutes	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Toutes	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

►M2 ——————— ◄

([3]) Les normes sur la masse de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.

▼M1

Tableau 2

Limites d'émission Euro 6

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC)		Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC)		Masse d'oxydes d'azote (NO_x)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (THC + NO_x)		Masse de particules (PM)		Nombre de particules (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_{2+4} (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI [4]	CI w
M	—	Toutes	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Toutes	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

►M2 ——————— ◄

([3]) Les normes sur la masse de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.

([4]) Une norme numérique sera définie au plus tard le 1er septembre 2014.

►M2 ——————— ◄

▼B

Tableau 3

Limite d'émission pour l'essai des émissions par évaporation

Masse des émissions par évaporation (g/essai)
2,0

Tableau 4

Limite d'émission pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures au tuyau arrière d'échappement après un essai de démarrage à froid

Température d'essai 266 K (–7 °C)			
Catégorie de véhicules	Classe	Masse de monoxyde de carbone (CO) L_1 (g/km)	Masse d'hydrocarbures (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

ANNEXE II

Modifications de la directive 70/156/CEE

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, la phrase suivante est ajoutée après le dernier tiret:

«S'il est fait référence, dans la présente directive, à une directive particulière ou à un règlement particulier, cela inclut également les mesures d'exécution.»

2) Les mots «directive particulière» sont remplacés par les mots «directive particulière ou règlement particulier» dans les dispositions suivantes:

article 2, premier tiret; article 2, neuvième tiret; article 2, dixième tiret; article 2, quatorzième tiret; article 3, paragraphe 1; article 3, paragraphe 4; article 4, paragraphe 1, point c); article 4, paragraphe 1, point d); article 5, paragraphe 5; article 6, paragraphe 3; article 7, paragraphe 2; article 13, paragraphe 4; article 13, paragraphe 5; annexe I, premier alinéa; annexe III, partie III; annexe IV, partie II, premier paragraphe; annexe V, section 1, point a); annexe V, section 1, point b); annexe V, section 1, point c); annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe VII, paragraphe 1, section 4; annexe VII, note 1 de bas de page; annexe X, section 2.1; annexe X, section 3.3; annexe XI, appendice 4, signification des lettres: X; annexe XII, section B, point 2; annexe XIV, section 2, point a); annexe XIV, section 2, point c); annexe XIV, section 2, point d).

3) Les mots «directives particulières» sont remplacés par les mots «directives particulières ou règlements particuliers» dans les dispositions suivantes:

article 2, huitième tiret; article 3, paragraphe 1; article 3, paragraphe 2; article 4, paragraphe 1, point a), premier et deuxième tirets; article 4, paragraphe 1, point b); article 4, paragraphe 3; article 5, paragraphe 4, troisième alinéa; article 5, paragraphe 6; article 8, paragraphe 2; article 8, paragraphe 2, point c); article 9, paragraphe 2; article 10, paragraphe 2; article 11, paragraphe 1; article 13, paragraphe 2; article 14, paragraphe 1, point i); liste des annexes: titre de l'annexe XIII; annexe I, premier alinéa; annexe IV, partie I, première et deuxième lignes; annexe IV, partie II, note 1 de bas de page du tableau; annexe V, section 1, point b); annexe V, section 3; annexe V, section 3, point a); annexe V, section 3, point b); annexe VI, points 1 et 2; annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe X, section 2.2; annexe X, section 2.3.5; annexe X, section 3.5; titre de l'annexe XII; annexe XIV, section 1.1; annexe XIV, section 2, point c).

4) Les mots «ou règlement» sont ajoutés après le mot «directive» dans les dispositions suivantes:

article 5, paragraphe 3, troisième alinéa; annexe IV, partie I, note X de bas de page du tableau; annexe VI, page 2 du certificat de réception CE d'un type de véhicule; annexe VII, paragraphe 1, section 2; annexe VII, paragraphe 1, section 3; annexe VII, paragraphe 1, section 4; annexe VIII, sections 1, 2, et sections 2.1, 2.2 et 3; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés de la catégorie M_1, points 45, 46.1 et 46.2; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories M_2 et M_3, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories N_1, N_2 et N_3, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets de la catégorie M_1, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories M_2 et M_3, points 45 et 46.1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories N_1, N_2 et N_3, points 45 et 46.1; annexe X, note 2 de bas de page; annexe X, section 1.2.2; annexe XI, appendice 4, signification des lettres: N/A; annexe 15, titre du tableau;

▼B

les mots «ou règlements» sont ajoutés après le mot «directives» dans les dispositions suivantes:

annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés de la catégorie M_1; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories M_2 et M_3; annexe IX, page 2, pour les véhicules complets ou complétés des catégories N_1, N_2 et N_3; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets de la catégorie M_1; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories M_2 et M_3; annexe IX, page 2, pour les véhicules incomplets des catégories N_1, N_2 et N_3; annexe XV.

5) À l'article 8, paragraphe 2, point c), les mots «ou règlement(s)» sont ajoutés après le mot «directive(s)».

6) À l'annexe IV, partie I, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Sujet	Nº de la directive/du règlement	Référence au Journal officiel	Applicabilité									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Émissions/ Accès aux informations	…/…/CE (CE) nº …/…	L … du …, p. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Pour les véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg. À la demande du fabricant, peut s'appliquer aux véhicules dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg.»

7) À l'annexe IV, partie I, les points 11 et 39 sont supprimés.

8) À l'annexe VII, point 4, les mots «ou d'un règlement» sont ajoutés après les mots «dans le cas d'une directive».

9) À l'annexe VII, point 5, les mots «ou le dernier règlement» sont ajoutés après les mots «la dernière directive».

10) À l'annexe XI, appendice 1, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Rubrique	Objet	Nº de la directive/du règlement	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Émissions/Accès aux informations	…/…/CE (CE) nº …/…	Q	G + Q	G + Q»	

11) À l'annexe XI, appendice 1, les points 11 et 39 sont supprimés.

12) À l'annexe XI, appendice 2, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Rubrique	Sujet	Nº de la directive/du règlement	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Émissions/Accès aux informations	…/…/CE (CE) nº …/…	A	A		A	A»					

13) À l'annexe XI, appendice 2, les points 11 et 39 sont supprimés.

▼B

14) À l'annexe XI, appendice 3, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Rubrique	Sujet	Nº de la directive/du règlement	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Émissions/Accès aux informations	…/…/CE (CE) nº …/…	Q		Q	Q»					

15) À l'annexe XI, appendice 3, le point 11 est supprimé.

16) À l'annexe XI, appendice 4, l'en-tête du tableau et le point 2 sont remplacés par le texte suivant:

«Rubrique	Sujet	Nº de la directive/du règlement	Grue mobile de catégorie N
2	Émissions/Accès aux informations	…/…/CE (CE) nº …/…	N/A»

17) À l'annexe XI, appendice 4, le point 11 est supprimé.