Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1127

16.4.2024

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2024/1127 DE LA COMMISSION

du 8 février 2024

complétant le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil en établissant les principes directeurs et critères de définition des procédures de vérification des valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service (vérification en service)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ([1]), et notamment son article 13, paragraphe 4, second alinéa.

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2019/1242 prévoit la vérification des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service («vérification en service»).

(2) Tous les constructeurs de véhicules devraient être soumis à cette vérification en service, à l'exception des constructeurs qui mettent un nombre limité de véhicules sur le marché, afin d'éviter une charge excessive en matière d'essais, sans entraîner d'incidences significatives sur les performances globales en matière d'émissions de CO_2.

(3) Les valeurs des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant consignées dans le dossier d'information du client devraient être vérifiées à l'aide des procédures d'essai définies dans le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ([2]), mais afin de vérifier l'existence de stratégies qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais ou au regard des calculs effectués aux fins de la certification des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant, des essais supplémentaires spécifiques devraient également être réalisés.

(4) Afin de réduire le risque de conflit d'intérêts, les essais de vérification en service devraient être effectués par un service technique qui n'a pas participé aux essais effectués aux fins de la certification concernant les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes des véhicules concernés. Les essais relatifs à la traînée aérodynamique devraient être réalisés dans les locaux du service technique ou dans un laboratoire accrédité, et non en présence d'un observateur dans les locaux du constructeur.

(5) Afin de permettre à l'autorité responsable de l'octroi de la réception de parvenir à une conclusion pour l'ensemble des véhicules concernée sur la base des résultats des essais menés sur les véhicules échantillonnés, il convient d'établir une méthode d'évaluation statistique appropriée.

(6) Les constructeurs devraient veiller à ce que les valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information des clients correspondent aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules en service, ce qui doit être vérifié par l'autorité responsable de l'octroi de la réception. Pour que ces activités de vérification en service soient financées de manière adéquate, l'autorité responsable de l'octroi de la réception devrait facturer aux constructeurs des redevances proportionnées.

(7) Afin de réduire la charge et les coûts liés aux essais, lorsque cela est possible et approprié, les mêmes véhicules ou essais devraient être utilisés tant pour la vérification en service des émissions de CO_2 que pour les contrôles de conformité en service relatifs aux émissions polluantes,

([1]) JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

([2]) Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les principes directeurs et les critères de définition des procédures à mettre en œuvre pour vérifier que les valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information du client correspondent aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service. Il établit également la procédure de vérification de l'éventuelle présence de stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais ou au regard des calculs effectués aux fins de la certification des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant («vérification en service»).

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules utilitaires lourds à émission nulle tels qu'ils sont définis à l'article 3 du règlement (UE) 2019/1242.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 3 du règlement (UE) 2019/1242 et de l'article 3 du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission s'appliquent.

De plus, on entend par:

1) «autorité chargée de l'octroi de la réception»: l'autorité compétente en matière de réception qui a octroyé une licence conformément à l'article 6 et 7 du règlement (UE) 2017/2400;

2) «stratégies artificielles»: des stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais ou au regard des calculs effectués aux fins de la détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant.

Article 3

Sélection des véhicules soumis à la vérification en service

1. Chaque autorité chargée de l'octroi de la réception sélectionne, pour chaque période de communication des rapports, un échantillon de véhicules correspondant aux constructeurs auxquels elle a accordé une licence d'utilisation de l'outil de simulation conformément au règlement (CE) n° 595/2009 ([3]) et à ses mesures d'exécution, en particulier l'article 6 et 7 du règlement (UE) 2017/2400.

Pour chaque période de communication des rapports et pour chaque constructeur, au minimum, tous les essais de vérification en service visés à l'article 4, paragraphe 2, doivent être effectués un nombre approprié de fois sur la base de la moyenne calculée sur les trois périodes de communication précédant la vérification en service du nombre total de véhicules d'un constructeur donné déterminé conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400 ou à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission ([4]).

2. Lorsqu'un constructeur représente moins de 100 véhicules neufs immatriculés dans l'Union au cours de la période de communication des rapports de l'année deux ans avant la période de communication des rapports de l'année au cours de laquelle les véhicules sont sélectionnés conformément au paragraphe 1, l'autorité chargée de l'octroi de la réception peut décider de ne pas effectuer d'essais de vérification en service pour ce constructeur.

([3]) Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

([4]) Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1er août 2022 relatif à l'exécution du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

Article 4

Essais de vérification en service

1. L'autorité responsable de l'octroi de la réception sélectionne, aux fins des essais visés au paragraphe 2, des véhicules en service qui sont dans un état représentatif d'un véhicule utilisé et entretenu correctement et dont les caractéristiques sont couvertes par celles consignées dans le dossier d'information du client ou dans le certificat de conformité.

2. L'autorité responsable de l'octroi de la réception vérifie que les valeurs d'émissions spécifiques de CO_2 et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information du client des véhicules sélectionnés conformément au paragraphe 1 correspondent aux émissions de CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules en service et si des stratégies artificielles sont présentes, au moyen de l'un des essais suivants:

a) pour un certain nombre de véhicules déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique: les essais sur route réalisés conformément à la procédure d'essai de vérification (VTP) définie à l'annexe X *bis* du règlement (UE) 2017/2400, y compris la vérification administrative des informations d'entrée, des données d'entrée et du traitement des données;

b) pour un certain nombre de véhicules déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique: essais relatifs à la traînée aérodynamique réalisés conformément au point 3 de l'annexe VIII du règlement (UE) 2017/2400 (essai à vitesse constante avec mesures du couple);

c) pour un certain nombre de pneumatiques déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique: essais relatifs au coefficient de résistance au roulement des pneumatiques, chaque pneumatique devant être testé dans un laboratoire de référence tel que défini au paragraphe 1 de l'annexe V du règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil ([5]) et conformément au paragraphe 3.2 de l'annexe X du règlement (UE) 2017/2400;

d) pour un certain nombre de véhicules déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique: les essais de masse, dans lesquels la «masse réelle du véhicule corrigée», telle que définie au point 2. 4) de l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2017/2400, ou la «masse corrigée en ordre de marche», telle que définie dans le règlement (UE) 2022/1362, est vérifiée en pesant le véhicule et en appliquant des corrections s'il y a lieu;

e) pour un nombre adéquat de véhicules: des essais spécifiques utilisant des méthodes d'essai virtuelles ou physiques pour détecter la présence de stratégies artificielles.

3. L'autorité chargée de l'octroi de la réception confie les essais visés au paragraphe 2 à un service technique qui n'a pas effectué, pour les véhicules concernés, le même type d'essais aux fins de la certification concernant les propriétés en rapport avec les émissions de CO_2 et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes conformément au règlement (UE) 2017/2400.

4. L'autorité responsable de l'octroi de la réception évalue les résultats d'essais des véhicules d'essai individuels et détermine si les valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant des véhicules en service sont supérieures aux valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information du client, en tenant compte de l'évaluation statistique des essais visés au paragraphe 2, points a), b), c) et d) et de l'éventuelle présence de stratégies artificielles.

5. Chaque constructeur fournit, sur demande, à l'autorité responsable de l'octroi de la réception et à toute entité effectuant des essais de vérification en service toutes les informations, la documentation et les spécifications techniques ou l'appui nécessaires à la bonne exécution de la vérification en service.

([5]) Règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (JO L 177 du 5.6.2020, p. 1).

Article 5

Documentation, obligation d'information et conclusion de l'autorité responsable de l'octroi de la réception

1. L'autorité responsable de l'octroi de la réception veille à ce que les essais effectués conformément à l'article 4 soient documentés et à ce que les rapports d'essais soient mis à la disposition de la Commission, du constructeur des véhicules concernés et, sur demande, des autres autorités compétentes en matière de réception, des autorités chargées de la surveillance du marché et des tiers satisfaisant aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission ([6]).

2. Dans un délai de dix mois à compter du début de l'essai, l'autorité responsable de l'octroi de la réception parvient à une conclusion sur la mise en évidence, par la vérification en service, d'un écart entre les valeurs d'émission de CO_2 et de consommation de carburant des véhicules en service et les valeurs consignées dans les dossiers d'information du client, ou sur la présence de stratégies artificielles.

3. Une conclusion de l'autorité chargée de l'octroi de la réception conformément au paragraphe 2 s'applique à tous les véhicules concernés qui ont été mis en service pour la première fois dans l'Union.

Article 6

Financement des vérifications en service

L'autorité responsable de l'octroi de la réception veille à ce que des ressources suffisantes soient disponibles pour couvrir les coûts de la vérification en service. Ces coûts sont récupérés au moyen de redevances qui peuvent être perçues auprès du constructeur par l'autorité responsable de l'octroi de la réception. Les redevances couvrent les étapes de la vérification en service nécessaires pour que l'autorité responsable de l'octroi de la réception parvienne à une conclusion conformément à l'article 5, paragraphe 2.

Article 7

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.

Fait à Bruxelles, le 8 février 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission du 7 février 2022 établissant les modalités d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences fonctionnelles applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes (JO L 27 du 8.2.2022, p. 1).