Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1257

8.5.2024

RÈGLEMENT (UE) 2024/1257 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2024

relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) La décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil [3] relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 définit comme l'un des six objectifs thématiques de l'Union pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2030 la recherche d'une pollution zéro, y compris par rapport aux produits chimiques dangereux, afin de parvenir à un environnement exempt de substances toxiques, notamment en ce qui concerne l'air, l'eau et les sols, et par rapport à la pollution lumineuse et sonore, ainsi que la protection de la santé et du bien-être des personnes, des animaux et des écosystèmes face aux risques et aux incidences négatives liés à l'environnement.

(2) Le pacte vert pour l'Europe, que la Commission a adopté dans une communication le 11 décembre 2019, constitue la stratégie de l'Union visant à amorcer une transition en vue de parvenir, au plus tard en 2050, à une économie propre, circulaire et neutre pour le climat, en optimisant la gestion des ressources et en réduisant au minimum la pollution, tout en convenant de la nécessité de concevoir des politiques porteuses de grands changements. L'Union est en outre tout acquise à la défense du programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies et de ses objectifs de développement durable. La stratégie de mobilité durable et intelligente, adoptée par la Commission en décembre 2020, et le plan d'action de l'UE «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols», adopté par la Commission en mai 2021, portent spécifiquement sur les aspects du pacte vert pour l'Europe liés à la pollution due aux transports. Parmi les autres mesures particulièrement pertinentes pour cette initiative figurent, par exemple, la proposition de refonte de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil [4], la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe présentée par la Commission en mars 2020, la révision, par le règlement (UE)

[1] JO C 228 du 29.6.2023, p. 103.
[2] Position du Parlement européen du 13 mars 2024 (non encore publiée au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2024.
[3] Décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 (JO L 114 du 12.4.2022, p. 22).
[4] Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

2023/851 du Parlement européen et du Conseil ([5]), des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes énoncées dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et la proposition de révision des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(3) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. A cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([8]) a introduit un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur et les remorques et pour les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

(4) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange au regard des émissions («réception par type au regard des émissions») devraient rester harmonisées afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé à tous les États membres.

(5) Une transition réussie vers une mobilité à émission nulle nécessite une approche intégrée et un environnement propre à stimuler l'innovation et à préserver la primauté technologique de l'Union dans le secteur du transport routier. Un tel environnement suppose notamment des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant, l'intégration dans les systèmes énergétiques, ainsi que l'approvisionnement durable en matériaux et la production durable, le réemploi et le recyclage des batteries dans l'Union. La mise en place d'un tel environnement requiert une action cohérente au niveau de l'Union et aux niveaux national, régional et local.

(6) Afin de faciliter la transition vers une mobilité propre tout en réindustrialisant l'Union et en apportant un soutien à ses citoyens, il est essentiel de maintenir les prix des véhicules particuliers et utilitaires à un niveau abordable pour les citoyens et les entreprises. Cela contribuera à préserver la qualité de vie, la compétitivité industrielle et l'innovation, ainsi qu'à soutenir la création d'emplois et le développement de compétences dans le secteur.

(7) Il convient d'assurer une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle. Il est donc important de prendre en considération les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Des programmes ciblés au niveau de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national et régional, tels que les plans pour une transition juste pour les régions dépendantes vis-à-vis du secteur automobile, doivent être établis dans le cadre du mécanisme pour une transition juste en vue de la reconversion, du perfectionnement et du reclassement des travailleurs, de même que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi dans les communautés et les régions gravement touchées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transition, il est nécessaire de renforcer l'emploi des femmes et l'égalité des chances dans ce secteur.

(8) Le présent règlement est un acte réglementaire distinct aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives aux sanctions, ainsi que son solide mécanisme de contrôle de la conformité, sont pleinement applicables.

([5]) Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (JO L 110 du 25.4.2023, p. 5).

([6]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

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

([8]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(9) Les plaintes motivées déposées par des personnes physiques ou morales peuvent constituer une source importante d'informations tant pour les autorités chargées de la surveillance du marché que pour les autorités compétentes en matière de réception. Dans ce contexte, la mise en place de procédures simples et proportionnées permettant aux personnes physiques et morales de déposer des plaintes motivées auprès des autorités concernées lorsqu'elles ont des raisons de croire que le présent règlement n'est pas respecté peut contribuer à l'application et au respect du présent règlement. Ces plaintes devraient être considérées par les autorités nationales comme un facteur de risque dans les décisions concernant la surveillance du marché ou les activités de conformité en service.

(10) Le présent règlement devrait établir des dispositions et des exigences administratives communes concernant les émissions des véhicules et la durabilité des batteries, tandis que les éléments techniques devraient être définis dans des actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen.

(11) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange au regard des émissions sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires lourds, à savoir le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ([9]) et le règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ([10]).

(12) L'intégration des exigences énoncées dans les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 dans un seul règlement garantirait la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules utilitaires légers et lourds, tout en autorisant des limites d'émission et des procédures d'essai différentes pour ces véhicules.

(13) En outre, les limites d'émission actuelles pour les véhicules utilitaires lourds ont été adoptées en 2009 sur la base de la technologie disponible à l'époque. Depuis lors, la technologie a progressé et le niveau d'émissions pouvant être atteint grâce à une combinaison de technologies actuelles est nettement inférieur à celui qui pouvait être atteint il y a plus de 15 ans. Ces progrès technologiques devraient se traduire par des limites d'émission fondées sur les technologies de pointe existantes et sur les connaissances en matière de contrôle de la pollution et pour tous les polluants concernés.

(14) Dans l'Union, les émissions de gaz d'échappement en nombre de particules solides de plus de 23 nanomètres (PN_{23}) sont contrôlées depuis 2011 pour les véhicules utilitaires légers et depuis 2013 pour les véhicules utilitaires lourds. Étant donné que les technologies existantes et le règlement technique mondial ONU nº 15 permettent de mesurer les émissions en nombre de particules jusqu'à 10 nanomètres (PN_{10}), il convient d'appliquer les limites de particules au PN_{10} pour tous les véhicules concernés par le présent règlement. L'établissement, pour la première fois, de limites spécifiques pour les émissions PN_{10} donnera une impulsion à l'harmonisation mondiale de l'amélioration du contrôle et de la mesure des émissions en PN, et l'Union devrait encourager le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) des Nations unies à aligner en conséquence les règlements ONU pertinents concernant les véhicules.

(15) La simplification pourrait passer par la suppression des essais qui ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.

(16) Pour faire en sorte que les émissions des véhicules utilitaires légers et lourds soient limitées en situation réelle, il est nécessaire de tester les véhicules dans des conditions de conduite réelles, qui soient statistiquement pertinentes, avec un ensemble minimal de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite. De tels essais sur route devraient être effectués sur la base d'une conduite normale et écarter toute manière tendancieuse de conduire.

(17) Les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond pas à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des prescriptions en matière de durabilité qui reflètent la durée de vie moyenne prévue des véhicules dans l'Union.

([9]) 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) (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

([10]) Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) nº 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).

(18) Les États membres sont encouragés à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies visant à promouvoir le renouvellement du parc automobile, dans le but de faciliter une transition progressive du parc vers des véhicules à émissions réduites, contribuant ainsi à un écosystème de transports plus propre et plus durable.

(19) Il existe désormais des technologies largement utilisées dans le monde entier qui limitent les émissions par évaporation de composés organiques volatils lors de l'utilisation et du stationnement d'un véhicule à essence. Il convient donc de fixer les limites d'émission de ces composés organiques volatils à un niveau inférieur.

(20) Les émissions autres que d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques libérés dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact accompagnant la proposition relative au présent règlement, d'ici à 2050, les émissions autres que d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter les émissions autres que d'échappement. La Commission devrait encourager les travaux du WP.29 des Nations unies afin d'atteindre ses objectifs en temps utile, reflétant un niveau élevé d'ambition fondé sur des raisons scientifiques et techniques solides, et de définir des limites d'abrasion sur la base des méthodes les plus récentes. Si des dispositions uniformes sur les limites d'abrasion des pneumatiques n'ont pas été adoptées par le WP.29 des Nations unies au plus tard le 1er juillet 2026 pour les pneumatiques de la classe C1, le 1er avril 2028 pour les pneumatiques de la classe C2 ou le 1er avril 2030 pour les pneumatiques de la classe C3, la Commission devrait adopter un acte délégué visant à atteindre l'objectif de l'Union consistant à réduire de 30 % les microplastiques libérés dans l'environnement d'ici à 2030 et sur la base des limites d'abrasion les plus récents. Les caractéristiques spécifiques des véhicules équipés de batteries de traction, y compris les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, devraient être évaluées lors de la préparation de cet acte délégué.

(21) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil ([11]) réglemente les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont l'objectif principal est de réduire au minimum la consommation de carburant d'un véhicule lorsqu'un conducteur suit ses indications. Toutefois, les prescriptions en matière d'émissions de polluants en situation réelle, y compris lorsqu'elles suivent les GSI, devraient être prises en compte dans le présent règlement.

(22) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ceux-ci devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Une telle exigence revêtirait une importance particulière pour les acheteurs de véhicules électriques d'occasion car cela garantirait que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des dispositifs de surveillance de l'état de santé des batteries de traction devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent ce type de batteries. En outre, des prescriptions de performance minimale pour la durabilité des batteries des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial ONU nº 22.

(23) Les systèmes de surveillance embarqués (OBM) et les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (OBFCM) utilisent les données générées par le véhicule pour contrôler le respect du présent règlement. Le cas échéant, ces données doivent être soumises au règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil ([12]).

(24) La manipulation de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Une telle pratique entraîne des émissions incontrôlées et, par conséquent, devrait être évitée, et des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives devraient s'appliquer. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. Il est donc de la plus haute

([11]) Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

([12]) Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être altérés.

(25) Afin d'éviter que les mesures anti-manipulation n'entravent indûment la concurrence, le présent règlement devrait maintenir la possibilité pour les opérateurs indépendants de mettre au point, de distribuer, d'installer et d'activer des pièces de rechange sur le marché de l'après-vente. Par conséquent, les constructeurs ne devraient pas refuser aux opérateurs indépendants l'accès aux informations, aux outils et aux processus strictement nécessaires à la conception et à l'installation de ces pièces de rechange. L'agrément et l'autorisation des opérateurs indépendants pour l'accès aux dispositifs de sécurité des véhicules devraient être accordés conformément au règlement (UE) 2018/858.

(26) La réalisation des objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air exige un effort continu de réduction des émissions des véhicules. L'utilisation de dispositifs de falsification ainsi que de stratégies de falsification devrait être interdite en vertu du présent règlement. Cette interdiction est essentielle à la sauvegarde de ces objectifs. Lors de l'évaluation des situations susceptibles d'impliquer l'utilisation de dispositifs de falsification ou de stratégies de falsification, il convient de procéder à une évaluation et à une interprétation larges de ces situations, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne sur les dispositifs d'invalidation dans le cadre du règlement (CE) nº 715/2007. Les dispositifs ou stratégies qui réduisent l'efficacité des limites d'émissions d'échappement et autres que d'échappement et des prescriptions relatives aux conditions d'essai au titre du présent règlement, qui font qu'un véhicule non conforme apparaît comme conforme ou qui falsifient les résultats d'essais devraient être pris en compte pour déterminer s'il existe des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification. Le fait de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules en recourant à de tels dispositifs de falsification ou stratégies de falsification devrait faire l'objet de sanctions.

(27) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision les dysfonctionnements en temps utile et ne recommande pas suffisamment de réparations à temps. En conséquence, il est possible que les véhicules produisent des émissions de polluants beaucoup plus élevées que ce qui est autorisé. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD pourraient également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence la performance des véhicules en matière d'émissions d'échappement au moyen d'un système OBM. Le système OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque ces réparations sont nécessaires. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et que ses prescriptions techniques soient réglementées. Les mesures que ces systèmes incitent à prendre ne devraient pas compromettre la sécurité routière.

(28) Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui incluent des options avancées telles que le géorepérage. Une autre option ouverte aux constructeurs consiste à produire des véhicules «Euro 7ext», qui sont des véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 5 tonnes provenant d'un type de véhicule de la catégorie N_1, pour lesquels une réception par type au regard des émissions N_2 peut être accordée si les véhicules satisfont aux prescriptions applicables à un type de véhicule de la catégorie N_1.Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée.

(29) Les données environnementales relatives aux types de véhicules devraient être mises à la disposition des utilisateurs des véhicules. Un passeport environnemental du véhicule (PEV) devrait donc être mis à disposition pour chaque véhicule. Les utilisateurs des véhicules devraient également avoir accès à des informations actualisées sur la consommation de carburant, l'état de santé des batteries de traction, les émissions de polluants et d'autres informations pertinentes générées par les systèmes et les dispositifs de surveillance embarqués.

(30) Si la Commission présente une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de véhicules utilitaires légers neufs fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO_2 en dehors du champ d'application des normes en matière de CO_2 relatives au parc, et conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union, le présent règlement devra être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.

(31) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse devrait donc être autorisée pour certaines des prescriptions imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à recourir à des essais en laboratoire sur la base de cycles aléatoires de conduite en conditions réelles.

(32) Les règlements (UE) 2019/631 et (UE) 2019/1242 réglementent les performances moyennes du parc automobile en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules à moteur neufs dans l'Union. Les procédures et méthodes de détermination précise des émissions de CO_2, de la consommation de carburant et d'énergie électrique, de l'autonomie en mode électrique et de la puissance des différents véhicules devraient être introduites dans la réception par type au regard des émissions, y compris la mise à jour et le développement de l'outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules (VECTO) afin de mieux tenir compte, entre autres, de l'efficacité énergétique des ensembles de véhicules plus lourds.

(33) Si le terme «état de santé» (SOH) est communément utilisé pour désigner la santé d'une batterie de traction à un moment donné de sa vie, il n'est pas communément défini et est déterminé à l'aide de diverses méthodes, telles que l'«état de l'énergie certifiée» et l'«état de l'autonomie certifiée». Les deux indicateurs correspondent à un pourcentage de l'énergie certifiée de la batterie ou de l'autonomie en mode électrique restant à un moment donné.

(34) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour ce qui suit:

— les obligations des constructeurs concernant la réception par type et les procédures, essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de conformité, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service, la surveillance du marché et le PEV;

— les prescriptions, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules et des systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques;

— les méthodes et essais visant à: i) mesurer les émissions à l'échappement en laboratoire et sur route, ainsi que l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles; ii) déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur; iii) déterminer l'efficacité énergétique des remorques des catégories O_3 et O_4; iv) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation et les émissions au freinage; v) évaluer le respect des prescriptions de performance minimale en matière de durabilité des batteries; vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; vii) évaluer le fonctionnement, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; viii) assurer et évaluer les mesures relatives aux dispositifs de falsification et aux stratégies de falsification, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; ix) évaluer le fonctionnement des types de véhicules réceptionnés au titre de désignations spécifiques; x) évaluer le respect des exigences relatives aux réceptions par type au regard des émissions applicables aux véhicules construits par les petits et très petits constructeurs; xi) établir l'absence de dispositifs de falsification et de stratégies de falsification; et xii) mesurer l'abrasion des pneumatiques;

— les méthodes, prescriptions et essais, y compris les seuils de conformité, visant à garantir la performance des dispositifs OBFCM des systèmes OBD et OBM, et des capteurs de tels dispositifs et systèmes, ainsi que la communication vers l'extérieur des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

— les méthodes, prescriptions et spécifications applicables aux GSI;

— les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et les méthodes d'évaluation de leur fonctionnement;

— les prescriptions de performance applicables aux équipements d'essai;

— les spécifications des carburants de référence;

— le format et les données du PEV ainsi que la méthode de communication de ces données;

— les prescriptions et les informations que doivent communiquer les constructeurs de véhicules, y compris les véhicules multi-étapes; ainsi que

— les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions et les vérifications aux fins de la surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production.

(35) Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([13]). Afin d'assurer la continuité en ce qui concerne certaines obligations légales existantes relatives aux méthodes de mesure des émissions de polluants produites par les types de véhicules des catégories M_1 et N_1, les méthodes de mesure des émissions d'échappement et des émissions par évaporation devraient refléter celles qui sont établies dans le règlement (UE) 2017/1151, telles qu'applicables au moment de l'adoption de l'acte d'exécution.

(36) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions en matière d'essais, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; l'introduction d'options et de désignations supplémentaires fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs; la fixation des limites d'émission de particules de frein, des limites d'émission de formaldéhyde pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, des conditions d'essai pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et $_{N3,}$ et, dans certaines conditions, des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que des prescriptions de performance minimale pour les batteries et des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai des véhicules Euro 7; l'établissement de règles spéciales pour les petits constructeurs de véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, et des prescriptions en matière d'essais et déclarations Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([14]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(37) L'Union est partie contractante à l'accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions ([15]). Les prescriptions fixées dans le présent règlement devraient, s'il y a lieu, être alignées sur les normes fixées dans les règlements ONU ou toute modification ultérieure de ces règlements ONU, le cas échéant, en particulier en ce qui concerne les limites d'émission de particules de frein, les limites d'abrasion applicables aux types de pneumatiques, ainsi que l'établissement de prescriptions de performance minimale pour les batteries.

(38) Par conséquent, lorsque ces limites ou prescriptions figurant dans une proposition de règlement ONU ou un amendement à un règlement ONU ont été approuvées conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à la décision 97/836/CE du Conseil ([16]), ces limites ou prescriptions devraient être intégrées dans le présent règlement. En conséquence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes à cet effet conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

([13]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).
([14]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.
([15]) JO L 346 du 17.12.1997, p. 81.
([16]) Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

(39) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules sont mises à jour et consolidées dans le présent règlement, il convient d'abroger les règlements (CE) nº 595/2009 et (CE) nº 715/2007 et de les remplacer par le présent règlement.

(40) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, les actes ci-après adoptés en vertu des règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 devraient être abrogés par le présent règlement: le règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission ([17]), le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ([18]), le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ([19]) et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission ([20]).

(41) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, ce traitement devrait être effectué conformément aux règlements (UE) 2016/679 ([21]) et (UE) nº 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ([22]), ainsi qu'aux dispositions législatives nationales pertinentes conformes auxdits règlements.

(42) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement et les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Il y a donc lieu de reporter la date d'application et de fixer des dates d'application différentes pour les types nouveaux et existants. Alors que, pour les véhicules utilitaires légers, la date d'application devrait être aussi rapide que ce qui est techniquement et économiquement possible, pour les véhicules utilitaires lourds et les remorques, la date d'application peut être retardée, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules utilitaires lourds.

(43) En ce qui concerne les véhicules des catégories M_2 et M_3, pour lesquels un objectif de 100 % d'émissions nulles est fixé à partir de la période de communication des rapports de l'année 2030 dans le règlement (UE) 2019/1242, il convient d'établir des mesures transitoires dans le présent règlement afin de garantir la cohérence avec les obligations énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242, et de veiller à ce que les efforts d'investissement requis restent proportionnés.

(44) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir des prescriptions techniques et des dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des véhicules des catégories M et N et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à de tels véhicules, en ce qui concerne leurs émissions, ainsi que viser un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

([17]) Règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

([18]) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

([19]) 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).

([20]) Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1er août 2022 relatif à l'exécution du règlement (CE) nº 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).

([21]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

([22]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des prescriptions techniques et des dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des véhicules à moteur, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO_2 et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie électrique et la durabilité de leurs batteries.

2. Le présent règlement établit également des règles pour la réception par type au regard des émissions, la conformité de la production, la conformité en service, la surveillance du marché des systèmes de surveillance embarqués et la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, ainsi que des dispositions de sécurité pour limiter la manipulation et des mesures de cybersécurité, et des règles pour la détermination précise des émissions de CO_2, de l'autonomie en mode électrique, de la consommation de carburant et d'énergie électrique et de l'efficacité énergétique.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3, ainsi qu'aux remorques des catégories O_3 et O_4 visées à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et aux pneumatiques des classes C_1, C_2 et C_3 visés dans le règlement ONU n° 117 ([23]), à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions pertinentes énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 sont applicables.

En outre, aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «réception par type au regard des émissions», une réception UE par type conforme aux dispositions administratives et aux prescriptions techniques du présent règlement en ce qui concerne les émissions de CO_2 et de polluants, la consommation de carburant et d'énergie électrique et la durabilité des batteries;

2) «autorité chargées de l'octroi de la réception par type», l'autorité compétente en matière de réception qui accorde la réception par type au regard des émissions;

3) «conformité de la production», les activités menées sur les nouveaux véhicules, entités techniques distinctes ou composants sélectionnés dans les locaux du constructeur pour garantir que les produits mis sur le marché sont conformes aux prescriptions énoncées dans le présent règlement;

4) «conformité en service», les activités menées sur les véhicules en circulation, systèmes, entités techniques distinctes ou composants aux fins de vérifier la conformité aux prescriptions en matière de durabilité énoncées dans le présent règlement;

5) «moteur», le moteur à combustion interne d'un véhicule;

6) «émissions», les émissions d'échappement et les émissions autres que d'échappement d'un véhicule à moteur;

7) «émissions d'échappement», les émissions de toutes les substances ci-après provenant du tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur: CO_2, composés gazeux, solides et liquides et gaz de carter;

8) «polluants gazeux», les émissions d'espèces chimiques gazeuses, à l'exclusion du CO_2;

([23]) Règlement n° 117 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au roulement.

9) «CO_2», le dioxyde de carbone émis par le tuyau d'échappement;

10) «oxydes d'azote» ou «NO_x», la somme du monoxyde d'azote (NO) et du dioxyde d'azote (NO_2) émis par le tuyau d'échappement;

11) «oxyde nitreux» ou «N_2O», l'oxyde nitreux émis par le tuyau d'échappement;

12) «particules» ou «PM», toute matière émise par le tuyau d'échappement ou les freins et collectée sur un filtre;

13) «particules de moins de 10 µm» ou «PM_{10}», les particules d'un diamètre inférieur à 10 µm;

14) «nombre de particules» ou «PN», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins;

15) «PN_{10}», le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins dont le diamètre est supérieur ou égal à 10 nm;

16) «monoxyde de carbone» ou «CO», le monoxyde de carbone émis par le tuyau d'échappement;

17) «méthane» ou «CH_4», le méthane émis par le tuyau d'échappement;

18) «hydrocarbures totaux» ou «THC», les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement;

19) «hydrocarbures non méthaniques» ou «HCNM», les hydrocarbures totaux, à l'exclusion du méthane, émis par le tuyau d'échappement;

20) «gaz organiques non méthaniques» ou «NMOG», la somme des hydrocarbures non oxygénés et oxygénés, à l'exclusion du méthane, émis par le tuyau d'échappement;

21) «ammoniac» ou «NH_3», l'ammoniac émis par le tuyau d'échappement;

22) «formaldéhyde» ou «HCHO», le formaldéhyde émis par le tuyau d'échappement;

23) «WHTC», le cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.1 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 49 ([24]);

24) «WHSC», le cycle de conduite en conditions stabilisées harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.2 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 49;

25) «consommation d'énergie électrique», le taux auquel un véhicule utilise l'énergie électrique de sa ou ses batteries de traction dans des conditions d'utilisation spécifiées;

26) «consommation de carburant», le taux auquel un véhicule utilise du carburant dans des conditions d'utilisation spécifiées;

27) «outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules» ou «VECTO», un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules utilitaires lourds;

28) «émissions par évaporation», les vapeurs d'hydrocarbures émises par le système d'alimentation en carburant d'un véhicule, à l'exclusion de celles provenant des émissions d'échappement;

29) «émissions de gaz de carter», les gaz polluants provenant des espaces dans ou à l'extérieur d'un moteur, qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes;

30) «émissions de particules de frein», les particules émises par le système de freinage d'un véhicule;

31) «abrasion des pneumatiques», la masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion et émise dans l'environnement;

32) «émissions autres que d'échappement», les émissions par évaporation, les émissions par abrasion des pneumatiques et les émissions des freins;

33) «émissions de polluants», les émissions d'échappement et les émissions autres que d'échappement autres que les émissions de CO_2;

34) «dispositif anti-pollution», un dispositif- d'un véhicule qui contrôle ou limite les émissions de polluants;

35) «systèmes anti-pollution», les dispositifs anti-pollution installés dans un véhicule, y compris toutes les unités de commande et tous les logiciels qui régissent leur utilisation;

([24]) Règlement n° 49 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes concernant les mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz polluants et de particules des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé utilisés pour la propulsion des véhicules.

36) «systèmes anti-pollution d'origine», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné;

37) «systèmes anti-pollution de remplacement», un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type qui est destiné à remplacer un système anti-pollution d'origine et qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique distincte;

38) «système de diagnostic embarqué» ou «système OBD», un système installé à bord d'un véhicule qui peut générer des informations du système de diagnostic embarqué, au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2018/858, et qui est capable de communiquer ces informations à l'extérieur du véhicule;

39) «système de surveillance embarqué» ou «système OBM», un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de surveiller les émissions d'échappement, de détecter les dépassements d'émissions d'échappement et de communiquer ces informations en même temps que les informations sur l'état de santé à l'extérieur du véhicule;

40) «dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique» ou «dispositif OBFCM», tout logiciel ou matériel installé à bord d'un véhicule qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer et stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie électrique et les autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie électrique et l'efficacité énergétique du véhicule;

41) «dispositif de falsification», tout élément de la conception qui a pour effet qu'un véhicule ne respecte pas les prescriptions du présent règlement lors de la conduite en dehors des essais réglementaires, en dépit du fait qu'il a eu pour effet que le véhicule semble conforme lors des essais, ou qui falsifie les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie en mode électrique ou à la durabilité des batteries;

42) «stratégie de falsification», une stratégie qui a pour effet qu'un véhicule ne respecte pas les prescriptions du présent règlement lors de la conduite en dehors des essais réglementaires, en dépit du fait qu'elle a eu pour effet que le véhicule semble conforme lors des essais, ou qui falsifie les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie en mode électrique ou à la durabilité des batteries;

43) «émissions en conditions de conduite réelles» ou «RDE», les émissions d'un véhicule dans les conditions spécifiées dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe III;

44) «compteur kilométrique», un instrument indiquant la distance totale parcourue par le véhicule depuis sa production;

45) «manipulation», l'inactivation ou la modification du moteur ou du moteur électrique, du système et des dispositifs anti-pollution du véhicule, du système de propulsion, de la batterie de traction, du compteur kilométrique, du dispositif OBFCM, du système OBD ou OBM, y compris tout logiciel ou autre élément de contrôle logique de ces systèmes et de leurs données, ayant pour effet que le véhicule ne soit pas conforme au présent règlement;

46) «propre installation de production», une usine de construction ou d'assemblage utilisée par le constructeur aux fins de la construction ou de l'assemblage de véhicules neufs de ce constructeur, y compris, le cas échéant, de véhicules destinés à l'exportation;

47) «propre centre de conception», une installation dans laquelle l'ensemble du véhicule est conçu et mis au point, qui dépend du constructeur et est utilisée par lui;

48) «petit constructeur», un constructeur de moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M_1, de 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N_1 ou de 450 véhicules à moteur neufs des catégories M_2 et M_3 combinées, ou de 6 000 véhicules à moteur neufs des catégories N_2 et N_3 combinées, qui sont immatriculés dans l'Union chaque année civile, et qui:

   a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou

   b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente au total moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M_1, ou 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N_1 ou 450 véhicules à moteur neufs des catégories M_2 et M_3 combinées, ou 6 000 véhicules à moteur neufs des catégories N_2 ou N_3 combinées, qui sont immatriculés dans l'Union chaque année civile; ou

   c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de production et son propre centre de conception;

49) «un très petit constructeur», un petit constructeur qui produit moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M_1 ou moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N_1 qui sont immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;

50) «véhicule à moteur à combustion interne pur» ou «ICEV», un véhicule dans lequel tous les convertisseurs d'énergie de propulsion sont des moteurs à combustion interne, y compris ceux fonctionnant à l'hydrogène;

51) «véhicule électrique pur» ou «VEP», un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement des machines électriques comme convertisseurs d'énergie de propulsion et exclusivement des systèmes de stockage d'énergie électrique rechargeables en tant que systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;

52) «pile à combustible», un convertisseur d'énergie transformant l'énergie chimique (énergie d'entrée) en énergie électrique (énergie de sortie) ou inversement;

53) «véhicule à pile à combustible» ou «VPC», un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement une ou plusieurs piles à combustible et une ou plusieurs machines électriques comme convertisseur(s) d'énergie de propulsion;

54) «véhicule hybride à pile à combustible» ou «VHPC», un véhicule à pile à combustible équipé d'un groupe motopropulseur comprenant au moins un système de stockage de carburant et au moins un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique en tant que systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;

55) «véhicule hybride» ou «VH», un véhicule dont le groupe motopropulseur comprend au moins deux catégories différentes de convertisseurs d'énergie de propulsion et au moins deux catégories différentes de systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;

56) «véhicule hybride électrique» ou «VHE», un véhicule hybride sur lequel l'un des convertisseurs d'énergie de propulsion est une machine électrique;

57) «véhicule hybride électrique rechargeable de l'extérieur» ou «VHE-RE», un véhicule hybride électrique qui peut être rechargé depuis une source extérieure;

58) «véhicule hybride électrique non rechargeable de l'extérieur» ou «VHE-NRE», un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et d'au moins deux systèmes de stockage d'énergie différents destinés à sa propulsion, et qui ne peut être rechargé depuis une source extérieure;

59) «technologies de géorepérage», les technologies qui permettent à un véhicule hybride de fonctionner sans utiliser le moteur à combustion interne, c'est-à-dire pour permettre le mode «zéro émission», lorsqu'il est conduit à l'intérieur d'une zone géographique spécifique;

60) «mode zéro émission», un mode sélectionnable, dans lequel un véhicule hybride est conduit sans l'utilisation du moteur à combustion interne;

61) «masse en ordre de marche», la masse d'un véhicule, avec son ou ses réservoirs de carburant remplis à au moins 90 % de leur capacité, y compris la masse du conducteur, du carburant et des liquides, conformément à l'équipement de série selon les spécifications du constructeur et, lorsqu'ils sont montés, la masse de la carrosserie, de la cabine, de l'attelage et de la roue de secours, ainsi que de l'outillage de bord;

62) «batterie de traction», un système de batterie qui stocke l'énergie dans le but principal de propulser le véhicule;

63) «autonomie en mode électrique», la distance parcourue en mode épuisement de la charge jusqu'à épuisement de la batterie de traction;

64) «autonomie à émissions nulles», la distance maximale qu'un véhicule peut parcourir sans émission d'échappement, ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;

65) «durabilité», la capacité d'un système, d'un dispositif, d'un composant ou de toute partie du véhicule à maintenir les performances requises pendant une durée donnée;

66) «durabilité de la batterie», la durabilité d'une batterie de traction embarquée mesurée en fonction de son état de santé;

67) «état de santé» ou «SOH», l'état mesuré ou estimé d'une mesure spécifique des performances d'un véhicule ou d'une batterie de traction à un point spécifique de sa durée de vie, exprimé en pourcentage des performances qui ont été déterminées lors de la certification ou de l'état neuf;

68) «passeport environnemental du véhicule» ou «PEV», un registre numérique qui contient des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation, y compris le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO_2, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur ou du moteur électrique, ainsi que la durabilité des batteries et d'autres valeurs connexes;

69) «système d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour informer l'utilisateur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement et faire en sorte que des réparations soient effectuées avant que le véhicule ne continue d'être utilisé;

70) «système d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible», un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour avertir l'utilisateur du faible niveau du réactif consommable et garantir l'utilisation de réactif;

71) «déclaration de conformité» ou «déclaration», une déclaration du constructeur selon laquelle un type ou un groupe spécifique de véhicules, de composants ou d'entités techniques distinctes est conforme aux exigences du présent règlement;

72) «efficacité énergétique d'une remorque», la performance d'une remorque en ce qui concerne son influence sur les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur ou du moteur électrique d'un véhicule tracteur;

73) «pneumatique neige», un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la construction de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée ou boueuse, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer et à contrôler le déplacement du véhicule;

74) «pneumatique pour conditions de neige extrêmes», un pneumatique neige ou un pneumatique à usage spécial dont la sculpture, la composition de la bande de roulement ou la structure sont spécifiquement conçues pour une utilisation dans des conditions de neige extrêmes;

75) «pneumatique conçu pour adhérer sur le verglas», un pneumatique neige de classe C_1 qui est destiné à être utilisé dans des conditions de neige extrêmes, qui est également conçu pour être utilisé sur des revêtements routiers verglacés et qui satisfait aux prescriptions du règlement ONU n° 117;

76) «pneumatique à usage spécial», un pneumatique conçu à la fois pour un usage routier et un usage non routier ou pour d'autres utilisations spéciales et qui est principalement conçu pour permettre le démarrage et le déplacement du véhicule en conditions tout-terrain;

77) «option», un ensemble de prescriptions supplémentaires énoncées dans le présent règlement, auxquelles des constructeurs peuvent choisir de satisfaire afin de pouvoir utiliser la désignation correspondante pour les véhicules qu'ils fabriquent.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 4

Obligations des constructeurs en ce qui concerne la construction des véhicules, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes

1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement. À partir des dates spécifiques d'application fixées dans le présent règlement, les constructeurs font en sorte que les nouveaux systèmes, composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage, les pneumatiques et les systèmes anti-pollution de remplacement nécessitant une réception par type qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.

2. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I dans les conditions établies à l'annexe III et en respectant les valeurs déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7».

3. Le cas échéant, quand les constructeurs, les autorités nationales chargées de l'octroi de la réception par type, la Commission ou des tiers reconnus vérifient le respect des limites d'émission à l'échappement, lorsque l'essai est effectué dans des conditions de conduite étendues, les émissions sont divisées par le diviseur de conduite étendue indiqué dans le règlement ONU nº 168 ([25]).

4. Les constructeurs conçoivent et construisent des systèmes, composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, des moteurs électriques, des batteries de traction, des systèmes de freinage, des pneumatiques et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I dans les conditions d'essai établies à l'annexe III.

5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification.

6. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent les véhicules des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3 avec:

a) des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions d'échappement ou les dysfonctionnements de composants liés à la performance en matière d'émissions afin de faciliter les réparations;

b) des systèmes OBM capables de surveiller les émissions d'échappement;

c) des dispositifs OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie électrique et d'autres paramètres pertinents qui sont nécessaires pour déterminer leur efficacité énergétique et leur consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles;

d) des moniteurs SOH de la batterie de traction;

e) des systèmes d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement;

f) des systèmes d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible;

g) des dispositifs communiquant vers l'extérieur les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité au présent règlement et les données OBFCM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ([26]) et des contrôles techniques routiers conformément à la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil ([27]), et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.

7. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent les véhicules des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3 de manière à réduire au minimum les vulnérabilités, survenant à toutes les étapes de leur cycle de vie, susceptibles d'entraîner des manipulations:

a) du système d'injection de carburant et de réactif;

b) du moteur et des unités de commande du moteur;

c) des batteries de traction et des systèmes de gestion connexes;

d) du compteur kilométrique;

e) des systèmes anti-pollution;

f) des moteurs électriques et des unités de commande correspondantes;

([25]) Règlement ONU nº 168 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite (RDE).

([26]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

([27]) Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

g) du dispositif OBFCM;

h) du système OBD;

i) du système OBM; et

j) du PEV.

8. Les constructeurs empêchent la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7 dans toute la mesure du possible sur la base des meilleures connaissances disponibles au moment de la réception par type. Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, les constructeurs prennent toutes les mesures possibles, compte tenu de l'état de la technologie, pour y remédier par mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.

9. Les constructeurs ne refusent pas, pour des raisons de lutte contre la manipulation, l'accès aux informations, outils ou processus nécessaires à la mise au point, à l'installation et à l'activation de pièces de rechange compatibles sur le marché de l'après-vente répondant aux exigences techniques des constructeurs, à moins qu'ils ne puissent démontrer que la rétention des informations, outils et processus en question constitue un moyen proportionné de répondre aux préoccupations en matière de lutte contre la manipulation.

10. Les données environnementales relatives au type de véhicule et à la performance environnementale de chaque véhicule sont mises à la disposition des utilisateurs et, le cas échéant, affichées à l'intérieur du véhicule. Ces données couvrent les données provenant du PEV, du système OBM et du dispositif OBFCM, y compris les valeurs de durée de vie, et l'état de santé de la batterie de traction.

11. Les constructeurs assurent la transmission sécurisée des données relatives aux émissions et à la durabilité des batteries en prenant des mesures de cybersécurité conformément au règlement ONU n° 155 ([28]).

Article 5

Options des constructeurs en ce qui concerne la construction et la désignation des véhicules

1. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme véhicules «Euro 7G» lorsque ces véhicules sont équipés de moteurs à combustion interne dotés de technologies de géorepérage. Le constructeur installe un système d'avertissement du conducteur sur ces véhicules afin d'informer l'utilisateur lorsque les batteries de traction sont presque vides et d'arrêter le véhicule s'il n'est pas chargé dans les cinq kilomètres après le premier avertissement en mode zéro émission dans la zone de géorepérage. L'application de ces technologies de géorepérage est démontrée aux autorités chargées de la réception lors de la réception par type et vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.

2. À la demande du constructeur, pour les véhicules de la catégorie N_2 d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 5 tonnes provenant d'un type de véhicule de la catégorie N_1, l'autorité chargée de la réception peut accorder une réception par type au regard des émissions si le véhicule satisfait aux prescriptions applicables à un type de véhicule de la catégorie N_1. Ces véhicules sont désignés comme véhicules «Euro 7ext».

3. Les constructeurs peuvent construire des véhicules combinant les caractéristiques visées aux paragraphes 1 et 2 et les désigner comme véhicules «Euro 7Gext».

Article 6

Prescriptions en matière de durabilité pour les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules qu'ils construisent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lorsque ces véhicules circulent dans les conditions d'essai définies à l'annexe III, pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV, et respectent les prescriptions de performance minimale en matière de durabilité des batteries énoncées à l'annexe II.

2. Les constructeurs font en sorte que les véhicules visés au paragraphe 1 soient conformes aux valeurs relatives aux émissions de CO_2, à la consommation de carburant et d'énergie électrique et à l'efficacité énergétique déclarées conformément au présent règlement pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant à l'annexe IV.

([28]) Règlement ONU n° 155 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité.

3. Les constructeurs veillent à ce que la conception et la fonctionnalité des dispositifs OBFCM, des systèmes OBD et OBM, et des mesures anti-manipulation installés sur les véhicules visés au paragraphe 1 soient conformes au présent règlement et à ce que ces dispositifs, systèmes et mesures ne puissent pas être désactivés tant que ces véhicules sont en service.

4. Les prescriptions visées aux paragraphes 1, 2 et 3 s'appliquent indépendamment du type de carburant ou de source d'énergie dont les véhicules sont équipés. Ces prescriptions s'appliquent également à toutes les entités techniques distinctes et à tous les composants destinés à ces véhicules.

5. Afin de vérifier le respect des prescriptions visées au paragraphe 1 pendant la durée de vie supplémentaire d'un véhicule, les limites d'émission de gaz polluants fixées à l'annexe I sont ajustées à l'aide des multiplicateurs de durabilité indiqués dans le tableau 2 de l'annexe IV.

6. Les systèmes OBM installés par le constructeur dans les véhicules doivent pouvoir:

a) surveiller et consigner toutes les émissions d'échappement de NO_x, NH_3 et PM produites par les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 et de NO_x et PM produites par les véhicules des catégories M_1 et N_1, et détecter les dépassements correspondant à au moins 2,5 fois les limites d'émissions d'échappement fixées à l'annexe I;

b) communiquer les données relatives aux performances en matière d'émissions d'échappement et à la durabilité des batteries du véhicule par l'intermédiaire du port OBD, y compris aux fins des contrôles techniques conformément à la directive 2014/45/UE et des contrôles techniques routiers conformément à la directive 2014/47/UE, et anonymement par transmission sans fil afin de contrôler la conformité des types de véhicules;

c) déclencher le système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement significatif des limites d'émissions d'échappement, en recourant à des méthodes harmonisées pour faire en sorte que des réparations soient effectuées en temps utile sans empêcher les véhicules d'achever un trajet en cours, de façon à éviter des problèmes liés à la sécurité routière.

7. Les dispositifs OBFCM installés par les constructeurs sur les véhicules visés au paragraphe 1 doivent pouvoir communiquer toutes les données pertinentes du véhicule requises par la loi qu'ils enregistrent, par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil.

8. Lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave ou n'est pas conforme aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs prennent immédiatement, dès qu'ils en ont connaissance, les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ce véhicule, système ou composant ou de cette entité technique distincte, selon le cas, pour éliminer le risque grave ou assurer la conformité au présent règlement. Les constructeurs et autres opérateurs économiques appliquent le règlement (UE) 2018/858 en conséquence.

Les constructeurs informent immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type de la non-conformité, et fournissent les informations appropriées.

Article 7

Obligations des constructeurs en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions

1. Afin de démontrer le respect des règles de réception par type au regard des émissions lors de la réception par type au regard des émissions, les constructeurs effectuent les essais spécifiés dans les tableaux 1, 3, 5, 7, 9 et 11 de l'annexe V. Aux fins de vérifier la conformité de la production avec les prescriptions du présent règlement, les véhicules, composants et entités techniques distinctes sont sélectionnés dans les locaux du constructeur par l'autorité chargée de la réception ou par le constructeur. La conformité en service est vérifiée pour la durée de vie du véhicule, selon le cas, figurant dans le tableau 1 de l'annexe IV.

2. Les constructeurs fournissent à l'autorité chargée de la réception une déclaration de conformité signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO_2, les systèmes OBD et OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant les émissions de gaz de carter, comme spécifié à l'annexe V. Les constructeurs fournissent à l'autorité chargée de la réception une déclaration de conformité signée concernant l'utilisation de l'option de géorepérage lorsque cette option a été sélectionnée.

3. Les autorités nationales peuvent tester le type de véhicule afin de vérifier sa conformité lors du contrôle de la conformité de la production, de la conformité en service ou de la surveillance du marché, comme indiqué à l'annexe V.

4. Les constructeurs délivrent un PEV pour chaque véhicule et le délivrent à l'acheteur en même temps que le véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources, telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Les constructeurs veillent à ce que les données du PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule ou au moyen d'un code QR ou de toute méthode analogue, et à ce que ces données puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.

5. Dans le cas d'une réception par type multi-étapes, l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/858 s'applique à la réception par type au regard des émissions, à la conformité de la production et à la conformité en service.

Article 8

Règles spéciales pour les petits constructeurs

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits constructeurs peuvent remplacer les essais visés dans les tableaux 1, 3, 5, 7, 9 et 11 de l'annexe V par des déclarations de conformité. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8, 10 et 12 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis.

L'article 4, paragraphe 6, points b), c) et e), ne s'applique pas aux petits constructeurs de véhicules des catégories M_1 ou N_1.

2. Les constructeurs de très petits volumes démontrent qu'ils respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais sur route ou en laboratoire fondés sur des cycles de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

Article 9

Règles spéciales pour les véhicules équipés d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception par type

1. En cas de réception d'un type de véhicule de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3 équipé d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception par type, le constructeur du véhicule est responsable de la réception par type au regard des émissions. Cette obligation vaut également pour l'installation du moteur sur le véhicule. Lorsque l'installation du moteur est conforme aux spécifications d'installation du moteur fournies par le constructeur du moteur et sous réserve d'un accord préalable entre le constructeur du véhicule et le constructeur du moteur, le constructeur du moteur peut être tenu de démontrer la conformité aux prescriptions de conformité en service.

2. Dans le cas d'un véhicule équipé d'un moteur réceptionné, le constructeur du moteur effectue les essais de réception par type et de conformité de la production relatifs au véhicule spécifiés dans le tableau 3 de l'annexe V, dont le constructeur du véhicule est exempté. Le constructeur du moteur effectue également les essais liés à la conformité en service, lorsqu'il est tenu de démontrer la conformité aux prescriptions de conformité en service du véhicule, à l'exception de la détermination des émissions de CO_2, dont le constructeur du véhicule reste responsable.

3. Les exigences administratives relatives aux essais de réception par type et de conformité en service des véhicules dans lesquels un moteur ayant fait l'objet d'une réception par type est installé couvrent notamment les caractéristiques de la réception par type du moteur à prendre en considération, les informations que le constructeur du moteur doit fournir au constructeur du véhicule et l'attribution de la responsabilité de la conformité en service.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES EN CE QUI CONCERNE LA RÉCEPTION PAR TYPE AU REGARD DES ÉMISSIONS ET LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ

Article 10

Réception par type au regard des émissions, conformité de la production, conformité en service et surveillance du marché

1. Les autorités compétentes en matière de réception mettent en place des mesures pour accorder des réceptions par type au regard des émissions à des types de véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes et pour effectuer des essais, des contrôles et des inspections afin de vérifier si les constructeurs satisfont aux prescriptions relatives à la conformité de la production et à la conformité en service conformément à l'annexe V.

2. Les autorités de surveillance du marché procèdent à des vérifications aux fins de la surveillance du marché conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2018/858 et aux tableaux 2, 4, 6, 8, 10 et 12 de l'annexe V du présent règlement.

3. Avec effet à la date d'adoption de tous les actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 8, lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule de la catégorie M_1 ou N_1, et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un tel nouveau véhicule conforme au présent règlement.

Avec effet à la date d'adoption de tous les actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 9, lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3 ou de moteur destiné à ce type de véhicule, et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un tel nouveau véhicule ou moteur conforme au présent règlement.

4. Avec effet au 29 novembre 2026, les autorités compétentes en matière de réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique ou à la durabilité des batteries, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour les nouveaux types de véhicules de la catégorie M_1 ou N_1 qui ne sont pas conformes au présent règlement.

5. Avec effet au 29 novembre 2027, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M_1 ou N_1 qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation, et interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces nouveaux véhicules pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique ou à la durabilité des batteries.

6. Avec effet au 29 mai 2028, les autorités compétentes en matière de réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique ou à la durabilité des batteries, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour les nouveaux types de véhicules de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3 et des nouveaux types de remorques de la catégorie O_3 ou O_4 qui ne sont pas conformes au présent règlement.

7. Avec effet au 29 mai 2029, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3 et des nouvelles remorques de la catégories O_3 ou O_4 qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation, et interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces nouveaux véhicules et remorques pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries.

8. Par dérogation au paragraphe 7 du présent article, et jusqu'au 31 décembre 2029, pour les véhicules de la catégories M_2 ou M_3 pour lesquels un objectif de 100 % d'émissions nulles est fixé à partir de la période de communication des rapports de l'année 2030 conformément au règlement (UE) 2019/1242, les autorités nationales autorisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service des nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement mais qui ont fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions valable au titre du règlement (CE) nº 595/2009.

9. Avec effet au 1er juillet 2030, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M_1 ou N_1 construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation, et interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces nouveaux véhicules pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries.

10. Avec effet au 1er juillet 2031, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3 construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation, et interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces nouveaux véhicules pour des motifs liés aux émissions de CO_2 et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries.

Article 11

Obligations spécifiques des États membres concernant la réception par type au regard des émissions des systèmes, composants et entités techniques distinctes

1. Avec effet au 29 novembre 2026, les États membres interdisent la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte destiné à être monté sur un véhicule des catégories M_1 ou N_1 réceptionné en application du présent règlement si le système, le composant ou l'entité technique distincte n'est pas réceptionné par type conformément au présent règlement.

2. Avec effet au 29 mai 2028, les États membres interdisent la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte destiné à être monté sur un véhicule de la catégorie M_2, M_3, N_2 ou N_3, ou sur une remorque de la catégorie O_3 ou O_4 réceptionné en application du présent règlement si le système, le composant ou l'entité technique distincte n'est pas réceptionné par type conformément au présent règlement.

3. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent continuer à accorder des extensions aux réceptions UE par type au regard des émissions de systèmes anti-pollution de remplacement aux conditions qui s'appliquaient au moment de la réception par type au regard des émissions d'origine. Les autorités nationales interdisent la vente ou l'installation sur un véhicule de tels systèmes anti-pollution de remplacement, à moins qu'ils ne soient réceptionnés par type.

4. Avec effet au 1er juillet 2028, les autorités nationales n'accordent la réception UE par type d'un composant ou d'une entité technique distincte que pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_1 qui sont conformes au présent règlement.

Avec effet au 1er juillet 2030, les autorités nationales interdisent la mise sur le marché des pneumatiques de la classe C_1 qui ne sont pas conformes au présent règlement ainsi que l'immatriculation des nouveaux véhicules équipés de pneumatiques de la classe C_1 lorsque ces pneumatiques ne sont pas conformes au présent règlement.

Les pneumatiques de la classe C_1 qui ne sont pas conformes au présent règlement peuvent continuer à être mis à disposition sur le marché jusqu'au 30 juin 2032.

5. Avec effet au 1er avril 2030, les autorités nationales n'accordent la réception UE par type d'un composant ou d'une entité technique distincte que pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_2 qui sont conformes au présent règlement.

Avec effet au 1er avril 2032, les autorités nationales interdisent la mise sur le marché des pneumatiques de la classe C_2 qui ne sont pas conformes au présent règlement ainsi que l'immatriculation des nouveaux véhicules équipés de pneumatiques de la classe C_2 lorsque ces pneumatiques ne sont pas conformes au présent règlement.

Les pneumatiques de la classe C_2 qui ne sont pas conformes au présent règlement peuvent continuer à être mis à disposition sur le marché jusqu'au 31 mars 2034.

6. Avec effet au 1er avril 2032, les autorités nationales n'accordent la réception UE par type d'un composant ou d'une entité technique distincte que pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_3 qui sont conformes au présent règlement.

Avec effet au 1er avril 2034, les autorités nationales interdisent la mise sur le marché des pneumatiques de la classe C_3 qui ne sont pas conformes au présent règlement ainsi que l'immatriculation des nouveaux véhicules équipés de pneumatiques de la classe C_3 lorsque ces pneumatiques ne sont pas conformes au présent règlement.

Les pneumatiques de la classe C_3 qui ne sont pas conformes au présent règlement peuvent continuer à être mis à disposition sur le marché jusqu'au 31 mars 2036.

Article 12

Fonctionnement des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution

1. Les opérateurs économiques et les opérateurs indépendants ne doivent pas altérer les véhicules et leurs systèmes.

2. Lors des contrôles de conformité en service ou de surveillance du marché, les autorités nationales vérifient si les constructeurs de véhicules ont correctement installé des systèmes d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement, ainsi que des systèmes d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible, et si les véhicules peuvent être altérés.

CHAPITRE IV

RÔLE DE LA COMMISSION ET DES TIERS RECONNUS EN CE QUI CONCERNE LA CONFORMITÉ EN SERVICE ET LA SURVEILLANCE DU MARCHÉ

Article 13

Application des prescriptions en matière d'essais par la Commission et les tiers reconnus

1. Les contrôles de conformité en service et de surveillance du marché visés dans les tableaux 2, 4, 6, 8, 10 et 12 de l'annexe V du présent règlement sont effectués par la Commission conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2018/858 et peuvent être effectués par des tiers reconnus conformément à l'article 13, paragraphe 10, dudit règlement, afin de vérifier la conformité des véhicules, des composants et des entités techniques distinctes avec le présent règlement.

2. Les constructeurs mettent à la disposition de la Commission et des tiers reconnus les données nécessaires pour effectuer ces contrôles conformément à l'article 9, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858.

CHAPITRE V

ESSAIS ET DÉCLARATIONS

Article 14

Procédures et essais

1. Les procédures de réception par type au regard des émissions comprennent les essais et contrôles spécifiés à l'annexe V ainsi que toutes les procédures administratives et exigences en matière de documentation. Afin de démontrer la conformité aux prescriptions spécifiées à l'annexe V, les constructeurs fournissent, le cas échéant, une déclaration de conformité à l'autorité chargée de la réception.

2. Des essais visant à démontrer la conformité aux prescriptions du présent règlement sont effectués par les constructeurs et les autorités nationales conformément à l'annexe V. Des essais visant à démontrer la conformité aux prescriptions du présent règlement peuvent être effectués par la Commission et par des tiers reconnus conformément à l'annexe V. Lorsqu'il est précisé qu'un essai est optionnel dans les tableaux 1, 3, 5, 7, 9 et 11 de l'annexe V, l'autorité chargée de la réception peut demander à ce qu'il soit procédé audit essai.

Les essais spécifiés dans les tableaux 1, 3, 5, 7, 9 et 11 de l'annexe V doivent être effectués par les constructeurs. Les essais spécifiés dans les tableaux 2, 4, 6, 8, 10 et 12 de l'annexe V doivent être effectués par les autorités nationales, la Commission et les tiers reconnus.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les procédures et les méthodes en matière d'essais, les dispositions administratives, les procédures et méthodes de modification et d'extension des réceptions par type au regard des émissions et à l'accès aux données, les exigences en matière de documentation et les modèles pour la réception par type au regard des émissions, la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché, pour l'ensemble des éléments suivants:

a) types de véhicules des catégories M_1 et N_1;

b) types de véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3;

c) moteurs utilisés dans les types de véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3;

d) systèmes OBM et OBD;

e) système d'avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites d'émissions;

f) système d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible;

g) systèmes anti-manipulation, systèmes de sécurité et de cybersécurité;

h) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces;

i) types de systèmes de freinage et leurs pièces de rechange en ce qui concerne les émissions de particules;

j) pneumatiques des classes C_1, C_2 et C_3 au regard de l'abrasion;

k) autres types de composants et leurs pièces de rechange;

l) émissions de CO_2, consommation de carburant et d'énergie électrique, autonomie en mode électrique et détermination de la puissance pour les véhicules des catégories M_1 et N_1, dispositions relatives aux dispositifs OBFCM;

m) émissions de CO_2, consommation de carburant et d'énergie électrique, autonomie à émissions nulles, autonomie en mode électrique et détermination de la puissance pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, efficacité énergétique des remorques des catégories O_3 et O_4, dispositions relatives aux dispositifs 'OBFCM.

4. La Commission adopte des actes d'exécution pour la réception par type au regard des émissions, la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:

a) les méthodes de mesure des émissions d'échappement en laboratoire et sur route selon une utilisation habituelle en conditions de conduite réelles et l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles;

b) les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance d'un véhicule à moteur;

c) les méthodes, exigences et spécifications techniques applicables aux indicateurs de changement de vitesse;

d) les méthodes de détermination de l'efficacité énergétique des remorques des catégories O_3 et O_4;

e) les méthodes de mesure des émissions de gaz de carter;

f) les méthodes de mesure des émissions par évaporation;

g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;

h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques;

i) les méthodes d'évaluation du respect des prescriptions de performance minimale en matière de durabilité des batteries;

j) les méthodes, prescriptions et essais, y compris les seuils de conformité, permettant d'assurer la performance des dispositifs OBFCM, des systèmes OBD et OBM et des capteurs de ces dispositifs et systèmes, ainsi que la communication vers l'extérieur des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;

k) les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et les méthodes d'évaluation de leur fonctionnement;

l) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement;

m) les méthodes permettant de garantir et d'évaluer la conformité à l'article 4, paragraphe 5, y compris la méthode d'analyse de la vulnérabilité et de protection contre les manipulations;

n) les méthodes d'évaluation de la conformité aux prescriptions pour les réceptions par type au regard des émissions applicables aux véhicules construits par les petits constructeurs et les constructeurs de très petits volumes visés à l'article 8 et les procédures d'essai applicables à ces véhicules;

o) les méthodes d'évaluation du fonctionnement des types de véhicules réceptionnés au titre des désignations visées à l'article 5;

p) les contrôles de conformité à l'article 9, paragraphes 1 et 2, et les procédures d'essai pour les véhicules multi-étapes;

q) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai;

r) les spécifications des carburants de référence utilisés pour les essais;

s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs de falsification et de stratégies de falsification;

t) le format, les données et les méthodes de communication vers l'extérieur pour le PEV, ainsi que les méthodes d'affichage embarqué des données environnementales concernant le type de véhicule et la performance environnementale de chaque véhicule;

u) les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, la conformité de la production, la conformité en service et la surveillance du marché;

v) les obligations en matière de rapports, le cas échéant.

5. Les actes d'exécution visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

6. Tout acte d'exécution visé aux paragraphes 3 et 4 couvre un ou plusieurs des éléments visés au paragraphe 3, points a) à m), combinés à un ou plusieurs des éléments visés au paragraphe 4, points a) à v).

7. Pour les actes d'exécution visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, en ce qui concerne les catégories M_1 et N_1, les méthodes de mesure des émissions d'échappement polluantes et des émissions par évaporation reflètent celles qui sont établies dans le règlement (UE) 2017/1151, telles qu'applicables au moment de l'adoption de l'acte d'exécution en question.

8. Au plus tard le 29 mai 2025, la Commission adopte, pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 visés au paragraphe 3, point a), les actes d'exécution suivants:

a) en ce qui concerne les émissions de polluants visées au paragraphe 4, points a), e), f), k), q), r), s), t), u) et v);

b) en ce qui concerne les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique, la puissance du véhicule ainsi que les performances des dispositifs OBFCM, telles que visées au paragraphe 4, points b), c) et j);

c) en ce qui concerne les systèmes OBM et OBD visés au paragraphe 4, points j) et k).

9. Au plus tard le 29 novembre 2026, la Commission adopte, pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 visés au paragraphe 3, points b) et c), respectivement et leurs moteurs ainsi que pour les remorques des catégories O_3 et O_4, les actes d'exécution suivants:

a) en ce qui concerne les émissions de polluants visées au paragraphe 4, points a), e), k), q), r), s), t) u) et v);

b) en ce qui concerne les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO_2, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique, la puissance du véhicule ainsi que les performances des dispositifs OBFCM, telles que visées au paragraphe 4, points b), d) et j);

c) en ce qui concerne les systèmes OBM et OBD visés au paragraphe 4, points j) et k).

Article 15

Adaptation à l'évolution de la technique

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier le présent règlement comme suit:

a) l'article 5, en introduisant des options et des désignations supplémentaires fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs;

b) l'établissement de règles spéciales pour les petits constructeurs en ce qui concerne les e véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 au titre des articles 3 et 8;

c) le cas échéant, l'établissement de limites d'émission pour le formaldéhyde émis par les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 visés dans le tableau 2 de l'annexe I, à la suite et sur la base du réexamen effectué conformément à l'article 18, paragraphe 6;

d) le tableau 2 de l'annexe III en ce qui concerne les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, sur la base des données recueillies lors de l'essai des véhicules «Euro 7»;

e) les tableaux 4 et 5 de l'annexe III en ce qui concerne les conditions d'essai, sur la base des données recueillies lors de l'essai des freins ou des pneumatiques «Euro 7»;

f) l'établissement de multiplicateurs de durabilité dans le tableau 2 de l'annexe IV sur la base des données recueillies lors des essais sur les émissions d'échappement des véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 et d'un rapport sur la durabilité des véhicules utilitaires lourds présenté au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 18, paragraphe 3;

g) l'annexe V, en ce qui concerne l'application des prescriptions en matière d'essais et des déclarations.

2. Lorsqu'une proposition de règlement ONU, de règlement technique mondial ou d'amendement à un règlement ONU ou à un règlement technique mondial a été adoptée, et sans retard injustifié après cette adoption, ou sur la base des rapports présentés au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 18, paragraphes 4 et 5, le cas échéant, en tenant compte des progrès techniques, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 16, modifiant le présent règlement comme suit:

a) en fixant des limites d'émission de particules de frein à l'annexe I conformément aux technologies les plus récentes et, le cas échéant, en faisant référence aux travaux au sein du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) des Nations unies, y compris, le cas échéant, en modifiant les tableaux 5, 6, 7 et 8 de l'annexe I, respectivement, en prévoyant des limites ou des critères différents en fonction des catégories de véhicules et des technologies de propulsion;

b) en fixant des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques à l'annexe I et en faisant référence aux travaux du WP.29 des Nations unies;

c) en fixant les prescriptions de performance minimale des batteries visées à l'annexe II, conformément aux technologies les plus récentes et à l'architecture des batteries ainsi qu'à leur application, en particulier dans les petits véhicules, et en tenant compte de critères tels que le kilométrage et les durées de vie pour toutes les catégories de véhicules en ce qui concerne la performance des batteries.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 16 afin de modifier le présent règlement en fixant des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques visés à l'annexe I lorsque le WP.29 des Nations unies n'a pas adopté de dispositions uniformes avant l'échéance voulue fixée au paragraphe 3 du présent article, conformément aux travaux du WP.29 des Nations unies et en faisant référence, le cas échéant, auxdits travaux, et en tenant compte des progrès techniques, au plus tard le 1er juillet 2027 pour les pneumatiques de la classe C_1, au plus tard le 1er avril 2029 pour les pneumatiques de la classe C_2 et au plus tard le 1er avril 2031 pour les pneumatiques de la classe C_3.

3. Lorsque le WP.29 des Nations unies n'a pas adopté de dispositions uniformes au plus tard le 1er juillet 2026 pour les pneumatiques de la classe C_1, au plus tard le 1er avril 2028 pour les pneumatiques de la classe C_2 et au plus tard le 1er avril 2030 pour les pneumatiques de la classe C_3, la Commission élabore une méthode de mesure de l'abrasion des pneumatiques et définit des limites d'abrasion pour les pneumatiques sur la base des méthodes existantes les plus récentes.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 16

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 28 mai 2024. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq 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 15, paragraphes 1 et 2, 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 15, paragraphes 1 et 2, 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 17

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 18

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 1er septembre 2030, les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.

2. Au plus tard le 1er septembre 2031, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement, y compris une évaluation des réductions des émissions d'échappement et autres que d'échappement réalisées.

3. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant les performances en matière de durabilité des véhicules utilitaires lourds au regard des émissions.

4. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la durabilité des batteries visant à examiner l'état de la technique, qui servira de base à un réexamen des prescriptions de performance minimale, en vue de l'adoption des actes délégués visés à l'article 15, paragraphe 2, point c).

Ce rapport évalue, entre autres, l'opportunité de fixer des prescriptions de performance minimale pour les véhicules ayant au moins 10 ans ou 200 000 km maximum, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier.

5. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les émissions de particules de frein réexaminant les méthodes de mesure et l'état de la technique, en vue de l'adoption des actes délégués visés à l'article 15, paragraphe 2, point a), en ce qui concerne le niveau des limites d'émission de la deuxième phase fixées dans les tableaux 5, 6, 7 et 8 de l'annexe I.

6. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission procède à un examen de l'opportunité de fixer une limite spécifique pour les émissions de formaldéhyde des véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, sur la base de l'utilisation prévue de carburants qui entraînerait une augmentation desdites émissions, en vue de l'adoption éventuelle de l'acte délégué visé à l'article 15, paragraphe 1, point c).

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

Modification du règlement (UE) 2018/858

L'article 84 du règlement (UE) 2018/858 est modifié comme suit:

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

«1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les opérateurs économiques, les opérateurs indépendants et les services techniques et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, ces sanctions sont proportionnées à la gravité de la non-conformité et au nombre de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes non conformes mis à disposition sur le marché de l'État membre concerné. Les États membres informent la Commission du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.».

2) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Outre les types d'infractions mentionnés au paragraphe 2, les types d'infractions commises par les opérateurs économiques qui donnent également lieu à des sanctions sont au moins les suivants:

a) le refus de donner accès à des informations;

b) la mise à disposition sur le marché de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents, de certificats de conformité, de plaques réglementaires ou de marques de réception dans cette intention;

c) la manipulation du véhicule et de ses systèmes.».

3) Les paragraphes suivants sont insérés:

«3*bis*. Outre les types d'infractions mentionnés aux paragraphes 2 et 3, les types d'infractions commises par les constructeurs qui donnent également lieu à des sanctions sont au moins les suivants:

a) la falsification de résultats d'essais en vue de la conformité en service dans le cadre de la réception par type au regard des émissions;

b) la conception, la construction et l'assemblage de véhicules avec des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification, qui font qu'un véhicule non conforme semble conforme au présent règlement;

c) la conception, la construction et l'assemblage de véhicules des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 et N_3 non munis des systèmes requis d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement ou des systèmes requis d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible.

3 *ter*. Les types d'infractions commises par les opérateurs indépendants qui donnent lieu à des sanctions comprennent au moins la manipulation du véhicule et de ses systèmes.».

Article 20

Abrogation

1. Le règlement (CE) nº 715/2007 est abrogé avec effet au 1er juillet 2030.

Le règlement (CE) nº 595/2009 est abrogé avec effet au 1er juillet 2031.

Les références faites aux règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI du présent règlement.

2. Le règlement (UE) 2017/1151 est abrogé avec effet au 1er juillet 2030.

Les règlements (UE) nº 582/2011 et (UE) 2017/2400, ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission sont abrogés avec effet au 1er juillet 2031.

Article 21

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique à partir du 29 novembre 2026 pour les nouveaux types de véhicules des catégories M_1 et N_1 et pour les composants, systèmes et entités techniques distinctes destinés aux véhicules des catégories M_1 et N_1 réceptionnés par type en vertu du présent règlement et à partir du 29 novembre 2027 pour les nouveaux véhicules des catégories M_1 et N_1 et les composants, systèmes et entités techniques distinctes pour ces véhicules.

Il s'applique à partir du 29 mai 2028 pour les nouveaux types de véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 et O_4 et pour les composants, systèmes et entités techniques distinctes destinés aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 ou O_4 réceptionnés par type en vertu du présent règlement et à partir du 29 mai 2029 pour les nouveaux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 et O_4 et les composants, systèmes et entités techniques distinctes pour ces véhicules.

Il s'applique à partir du 1er juillet 2028 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_1, à partir du 1er avril 2030 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_2 et à partir du 1er avril 2032 pour les nouveaux types de pneumatiques de la classe C_3.

Il s'applique à partir du 1er juillet 2030 pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 construits par des petits constructeurs et à partir du 1er juillet 2031 pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 construits par des petits constructeurs.

Toutefois, l'article 11, paragraphe 3, s'applique à partir du 28 mai 2024.

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

Fait à Strasbourg, le 24 avril 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
R. METSOLA	M. MICHEL

ANNEXE I

LIMITES D'ÉMISSIONS EURO 7

Tableau 1: Limites d'émissions d'échappement Euro 7 pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 équipés d'un moteur à combustion interne

		Masse en ordre de marche (MRO) (kg)	Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC)		Masse d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM)		Masse d'oxydes d'azote (NOx)		Masse combinée d'hydrocarbures totaux et d'oxydes d'azote (THC + NOx)		Masse de particules (PM)		Nombre de particules (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1280 < MRO ≤ 1735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Note: PI = allumage commandé
CI = allumage par compression

Tableau 2: Limites d'émissions d'échappement Euro 7 pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules

Émissions de polluants	WHSC (CI) et WHTC (CI et PI)	Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)
	par kWh	par kWh
NO_x en mg	200	260
PM en mg	8	—
PN_{10} en #	6×10^{11}	9×10^{11}
CO en mg	1 500	1 950
NMOG en mg	80	105
NH_3 en mg	60	85
CH_4 en mg	500	650
N_2O en mg	200	260

Note: PI = allumage commandé
CI = allumage par compression

Tableau 3: Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 fonctionnant à l'essence

Masse d'émissions par évaporation (g/essai)
1,5

Tableau 4: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard applicables jusqu'au 31 décembre 2029, par la technologie de propulsion

Limites d'émissions en mg/km par véhicule	Véhicules des catégories M_1 et N_1, à l'exclusion des véhicules N_1 de la classe III (*)				
Technologie de propulsion	VEP	VHE-RE	VHE-NRE	VPC/VHPC	ICEV
Émissions de particules de frein (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) Pour les véhicules N_1 de la classe III, les limites applicables sont les suivantes: VEP 5 mg/km; VHE-RE, VHE-NRE, VPC/VHPC et ICEV 11 mg/km.

Tableau 5: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard applicables à partir du 1er janvier 2030 à la suite du réexamen spécifié à l'article 18, paragraphe 5, par la technologie de propulsion (véhicules des catégories M_1 et N_1)

Limites d'émission	Véhicules M_1 et N_1				
Technologie de propulsion	VEP	VHE-RE	VHE-NRE	VPC/VHPC	ICEV
Émissions de particules de frein (PM_{10})					
Émissions en nombre de particules de frein (PN)					

Tableau 6: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard applicables à partir du 1er janvier 2030 à la suite du réexamen spécifié à l'article 18, paragraphe 5, par la technologie de propulsion (véhicules des catégories M_2 et N_2)

Limites d'émission	Véhicules des catégories M2 et N2				
Technologie de propulsion	VEP	VHE-RE	VHE-NRE	VPC/VHPC	ICEV
Émissions de particules de frein (PM10)					
Émissions en nombre de particules de frein (PN)					

Tableau 7: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard applicables du 1er janvier 2030 au 31 décembre 2034 à la suite du réexamen spécifié à l'article 18, paragraphe 5, par la technologie de propulsion (véhicules des catégories M_3 et N_3)

Limites d'émission	Véhicules des catégories M3 et N3				
Technologie de propulsion	VEP	VHE-RE	VHE-NRE	VPC/VHPC	ICEV
Émissions de particules de frein (PM10)					
Émissions en nombre de particules de frein (PN)					

Tableau 8: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard applicables à partir du 1er janvier 2035 pour toutes les technologies de propulsion, par catégorie de véhicule

Limites d'émission	Véhicules des catégories M1 et N1	Véhicules des catégories M2 et M3	Véhicules des catégories N2 et N3
Émissions de particules de frein (PM10)	3 mg/km par véhicule		
Émissions en nombre de particules de frein (PN)			

Tableau 9: Limites d'abrasion des pneumatiques Euro 7

Limites d'abrasion des pneumatiques	Pneumatiques C1	Pneumatiques C2	Pneumatiques C3
Pneumatiques normaux			
Pneumatiques neige			
Pneumatiques à usage spécial			

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS DE PERFORMANCE MINIMALE EURO 7 POUR LA DURABILITÉ DES BATTERIES

Tableau 1: Prescriptions de performance minimale (MPR) Euro 7 pour la durabilité des batteries des véhicules de la catégorie M_1

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire (*)
VHE-RE	80 %	72 %	
VEP	80 %	72 %	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire (*)
VHE-RE			
VEP			

(*) Comme spécifié à l'annexe IV.

Tableau 2: Prescriptions de performance minimale (MPR) Euro 7 pour la durabilité des batteries des véhicules de la catégorie N_1

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire (*)
VHE-RE	75 %	67 %	
VEP	75 %	67 %	

MPR sur la base de l'autonomie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, et jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire (*)
VHE-RE			
VEP			

(*) Comme spécifié à l'annexe IV.

Tableau 3: Prescriptions de performance minimale (MPR) Euro 7 pour la durabilité des batteries des véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Véhicules au cours de leur durée de vie principale (*)	Véhicules au cours de leur durée de vie supplémentaire (*)
VHE-RE		
VEP		

(*) Comme spécifié à l'annexe IV.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

ANNEXE III

CONDITIONS D'ESSAI

Tableau 1: Conditions pour tester la conformité des véhicules des catégories M_1 et N_1 aux limites d'émissions d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur

Mesure des émissions d'échappement en laboratoire	Mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE)
Le règlement ONU nº 154 (*) s'applique à tous les essais d'émissions d'échappement effectués à l'aide du cycle d'essai sur banc dynamométrique selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP). Les dispositions relatives au niveau 1A (cycle WLTP à 4 phases) s'appliquent.	Pour les RDE réalisés sur route, le règlement ONU nº 168 (**) s'applique, l'évaluation des émissions étant réalisée en ce qui concerne le cycle WLTP à 4 phases.

(*) Règlement ONU nº 154 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie électrique (WLTP), série 02 d'amendements.
(**) Règlement ONU nº 168, version originale.

Tableau 2: Conditions pour tester la conformité des véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 aux limites d'émissions d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur

Mesure des émissions d'échappement en laboratoire	Mesure RDE
Pour tous les essais d'émissions d'échappement réalisés à l'aide des cycles WHTC/WHSC de bancs d'essai de moteurs, l'annexe 4 du règlement ONU nº 49 (*) s'applique.	L'annexe 8 du règlement ONU nº 49 s'applique avec les adaptations suivantes: i) le point A.1.4.2.2.2.1 de l'appendice 1 de l'annexe 8 du règlement ONU nº 49 est libellé comme suit: «Les fenêtres valides sont les fenêtres dont la puissance moyenne excède le seuil de puissance de 6 % de la puissance maximale du moteur»; ii) en ce qui concerne le facteur de conformité visé au tableau 2 du point 6.3 de l'annexe 8 du règlement ONU nº 49, la valeur = 1,0 est utilisée pour tous les polluants; les limites applicables sont les limites d'émissions en RDE visées au tableau 2 de l'annexe I du présent règlement.

(*) Règlement ONU nº 49, série 07 d'amendements.

Tableau 3: Conditions pour tester la conformité aux limites d'émissions par évaporation

	Conditions d'essai
Essai SHED (*) d'émissions par évaporation	Règlement ONU n° 154 relatives au niveau 1A (cycle WLTP à 4 phases) s'appliquent (**).

(*) SHED: enceinte fermée à des fins de mesure des émissions par évaporation.
(**) Règlement ONU n° 154, série 02 d'amendements.

Tableau 4: Conditions applicables à l'essai de vérification du respect des limites d'émission de particules de frein

	Véhicules des catégories M1 et N1	Véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3
Essai relatif aux émissions de particules de frein	Essai selon le règlement technique mondial ONU n° 24 sur les émissions au freinage	

Tableau 5: Conditions applicables à l'essai de vérification du respect des limites d'abrasion des pneumatiques

	Pneumatiques de la classe C1	Pneumatiques de la classe C2	Pneumatiques de la classe C3
Essai relatif aux limites d'abrasion des pneumatiques	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par le WP.29 des Nations unies pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par le WP.29 des Nations unies pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par le WP.29 des Nations unies pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles

ANNEXE IV

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA DURÉE DE VIE

Tableau 1: Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution

Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	M1, N1 et M2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
Durée de vie principale	Jusqu'à 160 000 km ou 8 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	300 000 km ou 8 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	700 000 km ou 12 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à 200 000 km ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à 375 000 km ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à 875 000 km ou 15 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier

(*) Masse maximale.

Tableau 2: Multiplicateurs de durabilité applicables pour ajuster les limites d'émissions d'échappement au titre de l'annexe 1 lors de l'essai de véhicules, de moteurs ou dispositifs anti-pollution de remplacement au cours de la durée de vie supplémentaire

Multiplicateurs de durabilité	M1, N1 et M2	N2, N3≤16 t (*), M3≤7,5 t (*)	N3>16 t (*), M3>7,5 t (*)
Multiplicateur de durabilité pour la durée de vie supplémentaire	1,2 pour les polluants gazeux		

(*) Masse maximale.

ANNEXE V

APPLICATION DES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'ESSAIS ET DÉCLARATIONS

Tableau 1: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations concernant les véhicules des catégories M_1 et N_1 pour les constructeurs de véhicules

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Optionnel
Émissions de polluants gazeux, PM, PN et CO2, consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie en mode électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)	Essai requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée	Requis pour les émissions d'échappement et les OBFCM	Requis pour les émissions d'échappement, les OBFCM et les moniteurs SOH de la durabilité des batteries
Correction de la température ambiante pour le CO_2 (WLTP à 14 °C)	Déclaration (*)	Non requis	Optionnel
Émissions de gaz de carter	Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau * d'échappement (*)	Requis	Optionnel
Essai d'émissions par évaporation	Requis	Requis	Optionnel
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution	Déclaration	Non requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis
Essai en laboratoire des émissions à basse température	Requis	Non requis	Optionnel
Essai en laboratoire d'émissions à basse température pour l'autonomie en mode électrique	Requis	Non requis	Optionnel

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel
Surveillance embarquée	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis
Détermination de la puissance	Requis	Non requis	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis

(*) L'autorité en charge de la réception peut exiger l'exécution d'un essai.

Tableau 2: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations concernant les véhicules des catégories M_1 et N_1 pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions de polluants gazeux, PM, PN et CO_2, consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie en mode électrique (durabilité des batteries) (WLTP à 23 °C)	Essai requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée	Audits ou essais optionnels	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Correction de la température ambiante pour le CO_2 (WLTP à 14 °C)	Déclaration (*)	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Émissions de gaz de carter	Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement (*)	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Essai d'émissions par évaporation	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Fonctionnement des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Essai en laboratoire d'émissions à basse température	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Essai en laboratoire d'émissions à basse température pour l'autonomie en mode électrique	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance embarquée	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Détermination de la puissance	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

(*) L'autorité en charge de la réception peut exiger l'exécution d'un essai.

Tableau 3: Application des prescriptions en matière d'essais, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Émissions de gaz polluants, PM, PN et CO_2, consommation de carburant (WHTC et WHSC)	Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille (*); (**)	Requis sur un moteur de la famille (***)	Non requis
Gaz polluants, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée par type de véhicule et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables (**)	Non requis	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs (***)
Détermination du CO_2 émis, de la consommation de carburant et d'énergie électrique, des émissions nulles et de l'autonomie en mode électrique d'un véhicule	Licence d'exploitation de l'outil de simulation VECTO, certification des composants.	Pour les composants. Contrôle de l'utilisation du VECTO (4 fois par an)	Requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions de gaz de carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement (**)	Non requis	Optionnel

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration (**)	Non requis	Non requis
Fonctionnement des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution	Déclaration (**)	Non requis	Optionnel (***)
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis
Détermination de la puissance	Requis (**)	Non requis	Non requis
Diagnostics embarqués (niveau de famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel
Surveillance embarquée (niveau de famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis
OBFCM (dispositif embarqué de mesure de la consommation de carburant et d'énergie électrique, ainsi que de la charge utile)	Requis	Requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis

(*) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.
(**) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur ayant fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions, le constructeur du moteur est tenu de démontrer la conformité du véhicule lors de cet essai (le moteur est réceptionné par type en tant qu'entité technique distincte).
(***) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur ayant fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions, le constructeur du moteur est tenu de démontrer la conformité du véhicule lors de cet essai lorsqu'un accord est intervenu avec le constructeur du véhicule conformément à l'article 9.

Tableau 4: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Polluants gazeux et PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée par type de véhicule et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables (**)	(Voir prescriptions relatives au moteur)	Requis chaque année pour un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type au regard des émissions (***)	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel
Émissions de gaz polluants, PM, PN et CO_2, consommation de carburant (WHTC et WHSC)	Requis sur le moteur de base de la famille de moteurs et déclaration pour tous les membres de la famille (*); (**)	Requis sur un moteur de la famille de moteurs (**)	Non requis	Non requis	Non requis	Non requis
Détermination du CO_2 émis, de la consommation de carburant et d'énergie électrique, des émissions nulles et de l'autonomie en mode électrique d'un véhicule	Délivrance de la licence d'exploitation de l'outil de simulation VECTO; délivrance des certificats de composants	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Émissions de gaz de carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Fonctionnement des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes antipollution	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Détermination de la puissance	Requis (**)	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Diagnostics embarqués (niveau de famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance embarquée (niveau de famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis	Non requis	Requis	Optionnel
OBFCM (dispositif embarqué de mesure de la consommation de carburant et d'énergie électrique, ainsi que de la charge utile)	Requis	Requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation (**)	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

(*) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.
(**) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur ayant fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions, le constructeur du moteur est tenu de démontrer la conformité du véhicule lors de cet essai (le moteur est réceptionné par type en tant qu'entité technique distincte).
(***) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur ayant fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions, le constructeur du moteur est tenu de démontrer la conformité du véhicule lors de cet essai lorsqu'un accord est intervenu avec le constructeur du véhicule conformément à l'article 9.

Tableau 5: Application des prescriptions en matière d'essais, déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les remorques des catégories O_3 et O_4 pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Efficacité énergétique des remorques	Délivrance de la licence d'exploitation de l'outil de simulation VECTO; délivrance des certificats de composants	Pour les composants	Optionnel

Tableau 6: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type et ses extensions pour les remorques des catégories O_3 et O_4 pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Efficacité énergétique des remorques	Délivrance de la licence d'exploitation de l'outil de simulation VECTO; délivrance des certificats de composants	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel

Tableau 7: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Émissions de gaz polluants, PM, PN et CO_2, consommation de carburant (WHTC et WHSC)	Requis sur le moteur de base de la famille de moteurs et déclaration pour tous les membres de la famille (**)	Requis sur un moteur de la famille de moteurs	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
Gaz polluants, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque type de carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée par type de véhicule et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables	Non requis	
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO_2	Requis	Requis	
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis	
Émissions de gaz de carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration	Non requis	
Détermination de la puissance	Requis	Non requis	
Diagnostics embarqués (niveau de famille OBD)	Déclaration	Non requis	
Surveillance embarquée (niveau de famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Non requis	
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation (*)	Non requis	

(*) Uniquement si le constructeur du moteur fournit ces systèmes avec le moteur.
(**) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.

Tableau 8: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de la surveillance du marché
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	—	—
Émissions de gaz polluants, de PM, de PN et de CO_2 et consommation de carburant (WHTC et WHSC)	Requis sur le moteur de base et déclaration pour tous les membres de la famille de moteurs (**)	Audit ou essai optionnel	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
Gaz polluants, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque type de carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M_2, M_3, N_2 et N_3)	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est accordée par type de véhicule et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et toutes les catégories de véhicules applicables	Non requis		
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO_2	Requis	Requis		
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis		
Émissions de gaz de carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis		
Durabilité des systèmes de contrôle des émissions	Déclaration	Non requis		
Détermination de la puissance	Requis	Non requis		
Diagnostics embarqués (niveau de famille OBD)	Déclaration	Non requis		
Surveillance embarquée (niveau de famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4			
Puissance du moteur	Requis	Non requis		

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de la surveillance du marché
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	—	—
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation (*)	Non requis		

(*) Uniquement si le constructeur du moteur fournit ces systèmes avec le moteur.
(**) Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.

Tableau 9: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type des systèmes anti-pollution pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Démonstration de la performance et de la durabilité avec des pièces âgées	Requis/Déclaration	Non requis	Optionnel
Contrôle des prescriptions en matière de durabilité en conditions réelles (essai RDE avec véhicules âgés)	Déclaration	Non requis	Optionnel

Tableau 10: Application des prescriptions en matière d'essais et déclarations pour la réception par type des systèmes anti-pollution pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Démonstration de la performance et de la durabilité avec des pièces âgées	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Contrôle des prescriptions en matière de durabilité en conditions réelles (essai RDE avec véhicules âgés)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

Tableau 11: Application des prescriptions en matière d'essais pour la réception par type des systèmes de freinage pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Requis	Non requis

Tableau 12: Application des prescriptions en matière d'essais pour la réception par type des systèmes de freinage pour les États membres, la Commission et les tiers reconnus

Prescriptions en matière d'essais	Essais et prescriptions pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de la conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de la surveillance du marché	
Acteur concerné	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Autorité chargée de l'octroi de la réception par type	Commission et tiers reconnus	Autorités de surveillance du marché	Commission et tiers reconnus
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Audit ou essai optionnel	Non requis	Optionnel pour la vérification de la part du freinage à friction	Optionnel pour la vérification de la part du freinage à friction	Optionnel pour la vérification de la part du freinage à friction

ANNEXE VI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

1. Règlement (CE) nº 715/2007

Règlement (CE) nº 715/2007	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1	Article 1er, paragraphe 1
Article 1er, paragraphe 2	Article 1er, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 2
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 4	Article 14, paragraphes 3 et 4
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 3	Article 14
Article 10	Article 10
Article 11	Article 11
Article 12	—
Article 13	Article 19
Article 14	—
Article 15	Article 17
Article 16	—
Article 17	Article 20
Article 18	Article 21
Annexe I	Annexe I
Annexe II	—

2. Règlement (CE) nº 595/2009

Règlement (CE) nº 595/2009	Présent règlement
Article 1er	Article 1er
Article 2, premier alinéa	Article 2
Article 2, deuxième alinéa	—
Article 2, troisième alinéa	—
Article 2, quatrième alinéa	—
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3	Article 14
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 4	Article 14
Article 5 *bis*	Article 4, paragraphe 6
Article 5 *ter*	Article 10, paragraphes 6 et 7
Article 5 *quater*, point a)	Article 14, paragraphe 4, point d)
Article 5 *quater*, point b)	Article 14, paragraphe 4, point j)
Article 5 *quater*, point c)	Article 14, paragraphe 4, point b)
Article 7	Article 12
Article 8	Article 10, paragraphes 6 et 7
Article 9	Article 11
Article 10	—
Article 11	Article 19
Article 12	—
Article 13	Article 17
Article 13 *bis*	Article 17
Article 14	—
Article 15	—
Article 16	—
Article 17	Article 20
Article 18	Article 21
Annexe I	Annexe I
Annexe II	—