Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1706

5.9.2025

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/1706 DE LA COMMISSION

du 25 juillet 2025

établissant des règles, des procédures et des méthodologies d'essai pour l'application du règlement (UE) 2024/1257 en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions d'échappement et par évaporation des véhicules des catégories M_1 et N_1 et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 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) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 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 ([1]), et notamment son article 14, paragraphe 3, point a), et son article 14, paragraphe 4, points a), b), c), e), f), j), l), m), n), o), p), q), r), s), u) et v),

vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE ([2]), et notamment son article 28, paragraphe 3, son article 30, paragraphe 3, son article 36, paragraphe 4, son article 37, paragraphe 8 et son article 38, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2024/1257 prescrit que les nouveaux types de véhicules des catégories M_1 et N_1 et de composants, systèmes et entités techniques distinctes destinés aux véhicules des catégories M_1 ou N_1 soient conformes aux limites d'émissions et nouvelles dispositions en matière d'émissions à partir du 29 novembre 2026, et que les nouveaux véhicules des catégories M_1 et N_1 et les composants, systèmes et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules y soient conformes à partir du 29 novembre 2027, à l'exception des véhicules des catégories M_1 et N_1 construits par des petits constructeurs, pour lesquels les prescriptions s'appliquent à partir du 1er juillet 2030. Il convient d'adopter les dispositions techniques nécessaires à l'exécution du règlement (UE) 2024/1257. Par conséquent, le présent règlement vise à établir les prescriptions nécessaires pour la réception par type au regard des émissions des véhicules qui doivent être désignés comme véhicules «Euro 7», «véhicules Euro 7G», «véhicules Euro 7ext» ou «véhicules Euro 7Gext» conformément aux articles 4 et 5 du règlement (UE) 2024/1257.

(2) La simplification consiste à établir les procédures d'essai, les méthodologies et procédures ainsi que les essais et contrôles conformément aux prescriptions spécifiées à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, à supprimer les essais qui ne sont plus pertinents et à remplacer les essais de certification par des déclarations du constructeur du véhicule, en faisant référence aux règlements de l'ONU, le cas échéant, et en garantissant un ensemble cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.

([1]) JO L 205 du 5.8.2022, p. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj.
([2]) JO L 263 du 9.10.2007, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2007/46/oj.

(3) Les règlements ONU ([3]), notamment le règlement ONU nº 154 ([4]), le règlement ONU nº 168 ([5]) et le règlement ONU nº 83 ([6]), ne sont mentionnés dans le présent règlement que dans le contexte de la réception par type au regard des émissions des véhicules légers, qui est couverte par l'article 14, paragraphe 8, points a) et b), du règlement (UE) 2024/1257. Les procédures d'essai, les méthodologies et procédures ainsi que les essais et contrôles qui sont inclus dans les règlements ONU susmentionnés et se rapportent aux véhicules M_2 et N_2 seront adoptés ultérieurement au titre de l'article 14, paragraphe 9, points a) et b), du règlement (UE) 2024/1257.

(4) Afin d'intégrer des règles techniques harmonisées au niveau international dans le système de réception par type au regard des émissions, il convient de faire référence au règlement ONU nº 154 conformément aux prescriptions énoncées dans le tableau 1 de l'annexe III du règlement (UE) 2024/1257 en ce qui concerne les conditions d'essai et les dispositions administratives applicables à la réception par type au regard des émissions lors de la mesure des émissions en laboratoire, mais aussi pour le modèle de document d'information, le modèle de fiche de réception par type au regard des émissions et le rapport d'essai garantissant que les spécificités de la réception par type au regard des émissions sont définies. Il convient de faire référence au règlement ONU nº 168 conformément aux prescriptions énoncées dans le tableau 1 de l'annexe III du règlement (UE) 2024/1257 en ce qui concerne les conditions d'essai et les dispositions administratives applicables à la réception par type au regard des émissions en conditions de conduite réelles (RDE), en ajoutant des prescriptions qui respectent des dispositions spécifiques du règlement (UE) 2024/1257 en ce qui concerne les émissions PN_{10}.des gaz d'échappement. Le cas échéant, il convient de faire référence également au règlement ONU nº 83 en ce qui concerne la mesure des gaz de carter, les émissions à basse température ambiante et la méthodologie pour la surveillance de la conformité en service. En outre, il convient de faire référence au règlement ONU nº 155 ([7]) en ce qui concerne les mesures en matière de cybersécurité et pour garantir une transmission sûre des données en rapport avec les émissions.

(5) Afin de refléter la durée de vie moyenne prévue des véhicules dans l'Union, les essais, méthodes et procédures devraient inclure des prescriptions spécifiques visant à satisfaire aux exigences de durabilité applicables aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au titre du règlement (UE) 2024/1257, et plus particulièrement de son annexe IV.

(6) Une mise en œuvre efficace est assurée en établissant les rôles et responsabilités, respectivement, des constructeurs, des autorités nationales et des autorités compétentes en matière de réception par type des États membres, et des tiers reconnus conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257 pour les essais et procédures applicables. Si des déclarations de conformité sont requises, des modèles devraient être mis à la disposition des constructeurs conformément aux dispositions de l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257, en particulier pour les essais spécifiques concernant i) les émissions de gaz de carter (essai du type 3), ii) la durabilité du système de contrôle des émissions (essai du type 5), iii) les prescriptions relatives au système OBD aux fins de la réception par type au regard des émissions, iv) les prescriptions en matière de lutte contre les manipulations et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité, v) la régénération, vi) le fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des dispositifs antipollution, vii) la correction des valeurs de CO_2 pour tenir compte de la température ambiante (ATCT) et viii) les technologies de géorepérage, le cas échéant.

([3]) Dans le cas d'un règlement ONU, la série d'amendements indiquée correspond à la version qui a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. Les compléments à la série d'amendements indiquée dans la publication au Journal officiel s'appliquent indépendamment de la publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Une nouvelle série d'amendements adoptée après la série d'amendements indiquée dans la publication au Journal officiel est acceptée à titre d'alternative.

([4]) 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 [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

([5]) 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) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

([6]) Règlement ONU nº 83 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants conformément aux exigences en matière de carburant moteur (JO L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([7]) Règlement ONU nº 155 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la cybersécurité et de leurs systèmes de gestion de la cybersécurité (JO L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

(7) Afin de garantir la présentation cohérente des informations requises pour la réception par type et aux fins d'une mise en œuvre efficace ainsi que d'une transparence accrue, le système de numérotation des fiches de réception par type au regard des émissions devrait être adapté aux prescriptions du règlement (UE) 2024/1257 relatives aux essais et procédures applicables, en garantissant une présentation harmonisée. Les modèles pour les fiches de réception par type et les modèles pour les certificats de conformité devraient également être adaptés si nécessaire et le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ([8]) devrait être modifié en conséquence.

(8) Afin de satisfaire à l'obligation prévue à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257 que pour les types de véhicule des catégories M_1 et N_1, les méthodes de mesure des émissions de polluants par l'échappement et par évaporation doivent refléter celles énoncées dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ([9]), il convient de spécifier les méthodes, prescriptions et procédures correspondantes conformément à cette prescription, notamment pour les essais des types 1, 3, 4, 5 et 6, ainsi que les prescriptions relatives au système OBD.

(9) L'utilisation de dispositifs et stratégies de falsification est interdite au titre du règlement (UE) 2024/1257. Il est essentiel de garantir la mise en œuvre et l'application effectives de cette interdiction pour préserver les objectifs dudit règlement. Il convient donc de définir des méthodes, des procédures, des procédures administratives et des obligations de déclaration et de documentation spécifiques pour établir l'absence de dispositifs et de stratégies de falsification en rapport avec les émissions d'échappement et par évaporation.

(10) Un cadre robuste pour l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification devrait garantir que le comportement des véhicules en matière d'émissions n'est pas modifié entre les essais de conformité et la conduite en conditions réelles, et que les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie en mode électrique et à la durabilité des batteries restent exactes et fiables. Il convient donc d'établir des prescriptions générales et techniques, ainsi que des prescriptions en matière de documentation spécifique, de mettre en œuvre l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification, et de clarifier les rôles et responsabilités des constructeurs, des autorités compétentes en matière de réception par type, des autorités de surveillance du marché, de la Commission et des tiers reconnus.

(11) Au stade de la surveillance du marché, les essais de dépistage visant à détecter la présence de dispositifs et stratégies de falsification en rapport avec les émissions d'échappement et par évaporation devraient se concentrer sur l'identification des situations dans lesquelles le véhicule détecte des conditions d'essai suivies d'une modification de la stratégie de contrôle des émissions et du comportement en matière d'émissions qui n'est pas documentée lors de la réception par type. Afin de garantir l'efficacité de ces essais de dépistage et de leur évaluation, il convient que les autorités de surveillance du marché qui effectuent ces essais utilisent diverses méthodes d'essai et soient en mesure d'évaluer les résultats du dépistage en les comparant non pas aux limites d'émission fixées à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257, mais à des seuils spécifiques fondés sur des considérations techniques.

(12) Pour faire en sorte que les informations requises relatives à la réception par type soient systématiquement prises en compte, il convient d'introduire de nouveaux exemples pour le système de numérotation des fiches de réception par type Euro 7. Pour une mise en œuvre efficace, par exemple pour les besoins de l'immatriculation, les modèles de certificats de conformité devraient être adaptés si nécessaire. Le règlement (UE) 2020/683 devrait être modifié en conséquence.

(13) Afin d'accorder aux autorités compétentes en matière de réception, aux autorités chargées de la surveillance du marché et aux autorités chargées de l'immatriculation des États membres et aux constructeurs suffisamment de temps pour mettre en œuvre le présent règlement en ce qui concerne le certificat de conformité, il convient de différer la date d'application de l'annexe XVIII.

([8]) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj).

(14) 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 ([10]) et (UE) 2018/1725 ([11]) du Parlement européen et du Conseil, ainsi qu'aux dispositions législatives nationales pertinentes conformes auxdits règlements.

(15) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur (TCMV),

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la réception par type au regard des émissions d'échappement et des émissions par évaporation des véhicules à moteur appartenant aux catégories de véhicules suivantes:

1) M_1 et N_1;

2) N_2 désignés comme «Euro 7ext» et «Euro 7Gext», conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2024/1257.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «type de véhicule au regard des émissions», un groupe de véhicules qui:

   a) ne diffèrent pas en ce qui concerne les critères constituant une «famille d'interpolation» au sens du point 6.3.2 du règlement ONU n° 154;

   b) relèvent d'une même «plage d'interpolation pour le CO_2», telle que définie au point 2.3.2 de l'annexe B6 du règlement ONU n° 154 ou au point 4.5.1 de l'annexe B8 du règlement ONU n° 154;

   c) ne diffèrent pas entre eux du point de vue de toute caractéristique qui a une influence non négligeable sur les émissions d'échappement, telle que, notamment:

      — les types et la séquence des dispositifs antipollution (par exemple: catalyseur à trois voies, catalyseur d'oxydation, piège à NOx en mélange pauvre, SCR, catalyseur de NOx en mélange pauvre, piège à particules ou une combinaison des éléments précédents en une même unité);

      — le recyclage des gaz d'échappement (avec ou sans, interne/externe, avec ou sans refroidissement, à basse pression/haute pression/pression combinée);

2) «système à régénération périodique», un dispositif de contrôle des émissions d'échappement (convertisseur catalytique, filtre à particules, par exemple) nécessitant un processus de régénération périodique;

3) «véhicule monocarburant», un véhicule conçu pour fonctionner principalement avec un type de carburant;

4) «véhicule monocarburant à gaz», un véhicule monocarburant principalement conçu pour fonctionner en permanence au GPL ou au GN/biométhane ou à l'hydrogène, mais pouvant aussi être doté d'un circuit d'essence utilisé uniquement en cas d'urgence ou pour le démarrage, et dont la capacité nominale du réservoir d'essence ne dépasse pas 15 litres;

5) «véhicule bicarburants» (bi fuel), un véhicule équipé de deux systèmes distincts de stockage de carburant qui est conçu pour fonctionner principalement avec un seul carburant à la fois, mais qui permet l'utilisation simultanée des deux carburants en quantité et pour une durée limitées;

6) «véhicule bicarburants à gaz», un véhicule bicarburants dans lequel les deux carburants sont l'essence (en mode essence) et soit le GPL, le GN/biométhane ou l'hydrogène;

([10]) JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj.
([11]) JO L 295 du 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj.

7) «véhicule à carburant modulable» (flex-fuel), un véhicule doté d'un seul système de stockage de carburant qui peut fonctionner avec différents mélanges de deux carburants ou plus;

8) «véhicule à carburant modulable à l'éthanol», un véhicule à carburant modulable qui peut fonctionner à l'essence ou avec un mélange d'essence et d'éthanol jusqu'à une teneur de 85 % d'éthanol (E85);

9) «indicateur de dysfonctionnement (MI)», un signal visible ou audible qui informe clairement le conducteur du véhicule en cas de dysfonctionnement de tout composant relatif aux émissions connecté au système OBD, ou du système OBD lui-même;

10) «défaut», dans le contexte du système OBD, le fait qu'au maximum deux composants ou systèmes séparés placés sous surveillance présentent de manière temporaire ou permanente des caractéristiques de fonctionnement qui diminuent la capacité de surveillance normalement performante du système OBD ou qui ne respectent pas toutes les autres exigences détaillées requises concernant le système OBD;

11) «puissance nette», la puissance mesurée au banc d'essai à l'extrémité du vilebrequin ou de l'organe équivalent, au régime considéré, avec les accessoires, conformément à l'annexe XX, et déterminée en fonction des conditions atmosphériques de référence;

12) «puissance nominale du moteur» (Prated), la puissance nette maximale du moteur exprimée en kW et mesurée selon les prescriptions de l'annexe XX;

13) «puissance maximale sur 30 minutes», la puissance nette maximale que peut produire un groupe motopropulseur électrique alimenté en courant continu, telle que définie au point 5.3.2 du règlement ONU n° 85 ([12]);

14) «système portable de mesure des émissions» ou «PEMS», un système portable de mesure des émissions satisfaisant aux prescriptions de l'annexe 4 du règlement ONU n° 168 ([13]);

15) «facteur de perméabilité» ou «PF», le facteur déterminé sur la base des pertes d'hydrocarbures sur une période de temps et utilisé pour déterminer les émissions par évaporation finales;

16) «stratégie de base de réduction des émissions» ou «BES», une stratégie de réduction des émissions qui est active pour l'ensemble de la gamme opérationnelle de régimes et de charges du moteur, sauf lorsqu'une stratégie auxiliaire de réduction des émissions est activée;

17) «stratégie auxiliaire de réduction des émissions» ou «AES», une stratégie de limitation des émissions qui intervient et remplace ou modifie une BES dans un but spécifique et en réponse à un ensemble spécifique de conditions ambiantes ou de conditions d'exploitation, et qui ne reste opérationnelle que tant que ces conditions existent.

Article 3

Prescriptions applicables à la réception par type au regard des émissions

1. Afin d'obtenir une réception par type au regard des émissions au titre du règlement (UE) 2024/1257, le constructeur démontre que les véhicules respectent les prescriptions du présent règlement lorsqu'ils sont testés conformément aux procédures d'essai spécifiées dans les annexes III à VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI et XXII. Le constructeur doit également veiller à ce que les carburants de référence soient conformes aux spécifications figurant à l'annexe IX.

2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient soumis aux essais spécifiés à la figure I.2.3 de l'annexe I lorsqu'ils appliquent les procédures visées au paragraphe 1.

Dans toutes les références au règlement ONU n° 154, seules les prescriptions concernant l'Union, caractérisées par le niveau 1A, s'appliquent. Les références aux «émissions de référence» du règlement ONU n° 154 s'entendent comme des références aux «émissions polluantes» dans le présent règlement.

([12]) Règlement n° 85 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne ou des groupes motopropulseurs électriques destinés à la propulsion des véhicules à moteur des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 min des groupes motopropulseurs électriques (JO L 323 du 7.11.2014, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/85/oj).

([13]) Règlement ONU n° 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) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

3. Afin d'obtenir une réception par type au regard des émissions conformément au règlement (UE) 2024/1257, le constructeur effectue également les essais relatifs à la consommation de carburant et aux émissions de CO_2 prévus à l'annexe XXI et à l'annexe XII, le cas échéant.

L'autorité chargée de l'octroi de la réception par type veille à ce que les données des essais de réception par type soient enregistrées pour chaque essai du type 1 et chargées sur le serveur dédié de la Commission conformément à l'article 14 du règlement (UE) 2021/392 ([14]).

4. Des prescriptions spécifiques pour les orifices de remplissage des réservoirs de carburant figurent dans la section 2.1 de l'annexe I.

5. Le constructeur veille à ce que les résultats des essais d'émissions soient conformes aux valeurs limites applicables fixées à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 dans les conditions d'essai spécifiées dans le présent règlement.

6. Les véhicules monocarburant à gaz sont soumis à l'essai du type 1 en vue de déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué à l'annexe B6 du règlement ONU n° 154 en ce qui concerne les émissions de polluants, par rapport au carburant utilisé pour la mesure de la puissance nette conformément à l'annexe XX du présent règlement.

Les véhicules bicarburants à gaz sont soumis à l'essai avec l'essence et avec le GPL ou le GN/biométhane. Les essais relatifs au GPL ou au GN/biométhane sont effectués pour déterminer les variations de composition du GPL ou du GN/biométhane, comme indiqué à l'annexe B6 du règlement ONU no 154 en ce qui concerne les émissions de polluants, par rapport au carburant utilisé pour la mesure de la puissance nette conformément à l'annexe XX du présent règlement.

7. Le constructeur doit veiller à ce que dans l'essai du type 3 mentionné à l'annexe V, le système de ventilation du moteur ne permette pas l'émission de gaz de carter dans l'atmosphère.

8. L'essai du type 6 mesurant les émissions à basses températures présenté à l'annexe VIII ne s'applique pas aux véhicules à moteur diesel.

Toutefois, le constructeur doit fournir à l'autorité compétente en matière de réception des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d'échappement (EGR), y compris son fonctionnement à basses températures. Ces informations doivent également comprendre une description de tout effet sur les émissions.

Si la Commission en fait la demande, l'autorité compétente en matière de réception fournit des informations sur les performances des dispositifs de post-traitement des NOx et du système de recyclage des gaz d'échappement à basses températures.

9. Pour un véhicule réceptionné par type conformément au règlement (UE) 2024/1257, le constructeur doit veiller à ce que, pendant toute la durée de vie d'un véhicule, comme spécifié à l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257, les résultats RDE définitifs de ce véhicule, tels que déterminés conformément au règlement ONU n° 168 tel que modifié par l'annexe III et émis lors d'un essai RDE effectué conformément à ladite annexe, ne dépassent pas les valeurs pertinentes énoncées à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 ou, le cas échéant, les «valeurs RDE maximales déclarées» selon l'annexe III.

10. Les prescriptions de l'annexe III ne s'appliquent pas à la réception par type au regard des émissions accordée aux très petits constructeurs au titre du règlement (UE) 2024/1257.

Article 4

Prescriptions applicables à la réception par type au regard des émissions en ce qui concerne le système OBD

Le constructeur s'assure que le système OBD satisfait aux prescriptions énoncées à l'annexe XI.

([14]) JO L 77 du 5.3.2021, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/392/oj.

Article 5

Prescriptions applicables à la réception par type au regard des émissions en ce qui concerne les dispositifs à bord du véhicule pour la surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique

1. Le constructeur veille à ce que les véhicules suivants des catégories M_1, N_1 et N_2, désignés comme véhicules «Euro 7ext» ou «Euro 7Gext» conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2024/1257, soient équipés d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique:

a) les véhicules à moteur à combustion interne purs (ICE) et les véhicules hybrides électriques non rechargeables de l'extérieur (VHE-NRE) fonctionnant exclusivement au gazole minéral, au biogazole, à l'essence, à l'éthanol ou avec une combinaison quelconque de ces carburants;

b) les véhicules hybrides électriques rechargeables de l'extérieur (VHE-RE) fonctionnant à l'électricité et avec l'un des carburants visés au point a).

2. Les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique visés à l'article 4, paragraphe 6, point c), du règlement (UE) 2024/1257 sont conformes aux prescriptions énoncées dans l'annexe XXII du présent règlement.

Article 6

Demande de réception par type d'un véhicule au regard des émissions

1. Le constructeur présente à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception par type au regard des émissions d'un véhicule au titre du règlement (UE) 2024/1257. La demande visée au paragraphe 1 est établie conformément au modèle de fiche de renseignements présenté à l'annexe I, appendice 3.

2. En outre, le constructeur présente à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type les informations suivantes:

3. dans le cas d'un véhicule équipé d'un moteur à allumage commandé, une déclaration du constructeur relative au pourcentage minimum de ratés d'allumage par rapport à un nombre total d'événements d'allumage, qui entraînerait un dépassement des seuils OBD fixés dans le tableau 4A du point 6.8.2 du règlement ONU n° 154, si ce pourcentage de ratés existait dès le commencement d'un essai du type 1, tel que choisi pour la démonstration conformément à l'annexe C5 du règlement ONU n° 154, ou qui pourrait entraîner la surchauffe d'un ou de plusieurs catalyseurs, ce qui provoquerait des dommages irréversibles;

a) une description de l'indicateur de dysfonctionnement utilisé par le système OBD pour signaler une défaillance au conducteur du véhicule;

b) une déclaration du constructeur attestant que le système OBD est conforme aux prescriptions OBD énoncées à l'annexe XI;

c) une description des mesures prises pour empêcher la manipulation et la modification des systèmes de contrôle des émissions, conformément à l'annexe XIV et comprenant l'ordinateur de contrôle des émissions et le compteur kilométrique, y compris l'enregistrement des valeurs de durée de vie aux fins des prescriptions des annexes XI et XVI;

d) le cas échéant, les caractéristiques de la famille de véhicules visées au point 6.8.1 du règlement ONU n° 154;

e) s'il y a lieu, des copies d'autres fiches de réception par type comportant les données nécessaires pour l'extension des réceptions;

4. Aux fins du paragraphe 3, point d), les mesures prises pour empêcher la manipulation et la modification de l'ordinateur de contrôle des émissions comprennent l'installation de mises à jour à l'aide d'un programme ou d'un étalonnage approuvé par le constructeur.

5. Pour les essais spécifiés à la figure I.2.3 de l'annexe I, le constructeur soumet au service technique responsable des essais de réception par type au regard des émissions un véhicule représentatif du type à réceptionner.

6. La demande de réception par type pour les véhicules monocarburant, bicarburants (bi-fuel) et à carburant modulable (flex-fuel) doit être conforme aux prescriptions supplémentaires énoncées aux points 1.1 et 1.2 de l'annexe I.

7. Les modifications apportées à un système, à un composant ou à une entité technique distincte après une réception par type n'invalident pas automatiquement la réception par type, sauf si ses caractéristiques ou paramètres techniques d'origine sont modifiés de telle sorte que la fonctionnalité du moteur ou du système antipollution et les émissions qui en résultent sont affectées.

8. Le constructeur présente à l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type un dossier sur la transparence des essais au format spécifié dans le tableau A4/2 du point 5.9 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83 et dans les tableaux 1 et 2 de l'appendice 5 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83 tel que modifié par l'annexe II du présent règlement.

9. Le constructeur charge toutes les données relatives à la conformité en service requises en vertu de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83 et de l'annexe II du présent règlement sur la plateforme électronique pour la conformité en service des véhicules couverts par la réception par type au regard des émissions.

Article 7

Dispositions administratives pour la réception par type au regard des émissions d'un véhicule

1. Les constructeurs et les autorités compétentes en matière de réception par type utilisent les modèles figurant dans les annexes I, V, VII, XI, XIV, XVI et XXI du présent règlement pour démontrer la conformité avec les prescriptions relatives à la réception par type au regard des émissions énoncées aux articles 4 et 7 du règlement (UE) 2024/1257 relatifs aux essais.

2. Si les prescriptions des articles 4, 5, 6, 8, 9 et 10 du présent règlement sont respectées, l'autorité compétente en matière de réception accorde une réception par type au regard des émissions et délivre un numéro de réception par type au regard des émissions conformément au système de numérotation défini à l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2020/683. Toutefois, la section 3 du numéro de réception par type au regard des émissions visé au point 2.3 de l'annexe IV du règlement (UE) 2020/683 est établie conformément à l'appendice 6 de l'annexe I du présent règlement.

L'autorité compétente en matière de réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule.

3. Par dérogation au point 2, lorsqu'un constructeur en fait la demande, un véhicule équipé d'un système OBD peut également faire l'objet d'une réception par type au regard des émissions si le système présente une ou plusieurs déficiences d'une importance telle que les prescriptions spécifiques de l'annexe XI ne sont pas pleinement satisfaites, pour autant que les dispositions administratives spécifiques figurant au point 3 de cette annexe soient respectées.

L'autorité compétente en matière de réception notifie la décision d'accorder une telle réception par type à toutes les autorités compétentes en matière de réception par type des autres États membres conformément à l'article 27 du règlement (UE) 2018/858.

4. Lorsqu'elle accorde une réception par type au regard des émissions au titre du règlement (UE) 2024/1257, l'autorité compétente en matière de réception délivre une fiche de réception par type au regard des émissions en utilisant le modèle figurant dans l'appendice 4 de l'annexe I du présent règlement.

Article 8

Modifications apportées aux réceptions par type au regard des émissions

Les articles 27, 33 et 34 du règlement (UE) 2018/858 s'appliquent à toute extension des réceptions par type au regard des émissions accordées conformément au règlement (UE) 2024/1257.

À la demande du constructeur, les dispositions relatives aux extensions des réceptions par type au regard des émissions spécifiées à la section 3 de l'annexe I s'appliquent sans qu'il soit nécessaire de procéder à des essais supplémentaires uniquement aux véhicules du même type.

Article 9

Conformité de la production

1. Les dispositions de la section 4 de l'annexe I du présent règlement et la méthode statistique pertinente de l'appendice 2 du règlement ONU n° 154 s'appliquent, en plus des mesures visant à garantir la conformité de la production qui sont prises par le constructeur conformément à l'article 31 du règlement (UE) 2018/858.

2. La conformité de la production est vérifiée sur la base de la description figurant sur la fiche de réception par type figurant dans l'appendice 4 de l'annexe I.

Article 10

Conformité en service

1. Les mesures visant à garantir la conformité en service des véhicules réceptionnés par type en vertu du règlement (UE) 2024/1257 sont prises conformément aux dispositions relatives à la conformité de la production prévues à l'article 31 du règlement (UE) 2018/858, à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858 et à l'annexe II du présent règlement.

2. Les contrôles de conformité en service doivent vérifier que les émissions d'échappement autres que les émissions de CO_2 et, à titre facultatif, les émissions par évaporation sont effectivement limitées pendant la durée de vie principale et supplémentaire des véhicules dans des conditions normales d'utilisation.

3. La conformité en service doit être vérifiée sur des véhicules correctement entretenus et utilisés, conformément à l'appendice 1 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83, entre 15 000 km ou 6 mois, selon la dernière éventualité et 200 000 km ou 10 ans, selon la première éventualité. La conformité en service pour les émissions par évaporation doit être vérifiée sur des véhicules correctement entretenus et utilisés, conformément à l'appendice 1 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 8, entre 30 000 km ou 12 mois, selon la dernière éventualité et 200 000 km ou 10 ans, selon la première éventualité.

Les prescriptions relatives aux contrôles de conformité en service sont applicables jusqu'à 10 ans après la délivrance du dernier certificat de conformité ou de la dernière fiche de réception individuelle délivrée pour des véhicules d'une famille de conformité en service faisant l'objet d'essais conformément au point 9.4 du règlement ONU n° 83 et dans les conditions définies au point 3 de l'annexe 4 dudit règlement ONU.

4. Les vérifications de la conformité en service ne sont pas obligatoires si les ventes annuelles de la famille de conformité en service dans l'Union sont inférieures à 5 000 véhicules au cours de l'année civile précédente. Pour ces familles de conformité en service, le constructeur doit fournir à l'autorité compétente en matière de réception un rapport sur toute garantie relative aux émissions et toute réparation correspondante, comme indiqué au point 4 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83. Ces familles de conformité en service peuvent encore être sélectionnées pour faire l'objet d'essais conformément à l'annexe II du présent règlement.

5. Le constructeur et l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type effectuent les vérifications de la conformité en service conformément à l'annexe II. D'autres autorités compétentes en matière de réception par type, des services techniques, la Commission et des tiers reconnus peuvent effectuer une partie des contrôles de conformité en service conformément à l'annexe II du présent règlement. Ces contrôles sont effectués conformément au règlement (UE) 2022/163 ([15]) et à l'annexe II du présent règlement.

6. L'autorité chargée de l'octroi de la réception par type prend la décision de déterminer si une famille n'a pas respecté les dispositions relatives à la conformité en service, à la suite d'une évaluation de la conformité conformément au point 6 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83, et approuve le plan de mesures correctives présenté par le constructeur conformément au point 7 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83.

7. Si une autorité compétente en matière de réception par type, un service technique, la Commission ou un tiers reconnu a établi qu'une famille de conformité en service ne satisfaisait pas aux critères de vérification de la conformité en service, elle le notifie sans délai à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type, conformément à l'article 54, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/858.

À la suite de cette notification et sous réserve de l'application de l'article 54, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/858, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type informe le constructeur qu'une famille de conformité en service a échoué aux contrôles de la conformité en service. Les procédures énoncées aux points 6 et 7 de l'annexe 4 du règlement ONU n° 83, tel que modifié par l'annexe II du présent règlement, sont suivies par le constructeur et l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type, et le constructeur établit un plan de mesures correctives et le soumet à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type.

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

Si l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type constate qu'aucun accord ne peut être trouvé avec l'autorité compétente en matière de réception par type qui a établi qu'une famille de conformité en service ne satisfaisait pas aux critères de vérification de la conformité en service, la procédure visée à l'article 54, paragraphe 5, du règlement (UE) 2018/858 est mise en œuvre.

8. Outre les points 1 à 7, les dispositions suivantes s'appliquent aux véhicules réceptionnés par type conformément à l'annexe II.

a) Les véhicules soumis à une réception par type multi-étapes, telle que définie à l'article 3, paragraphe 8, du règlement (UE) 2018/858, sont contrôlés aux fins de la conformité en service conformément aux dispositions applicables à la réception multi-étapes figurant au point 3.11 de l'annexe II du présent règlement.

b) Les corbillards, visés à l'annexe II, partie III, appendice 1, du règlement (UE) 2018/858, les véhicules blindés, visés à l'annexe II, partie III, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858, et les véhicules accessibles en fauteuil roulant, visés à l'annexe II, partie III, appendice 3, du règlement (UE) 2018/858, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article. Tous les autres véhicules à usage spécial, tels que visés à l'appendice 4 de la partie III de l'annexe II du règlement (UE) 2018/858, sont contrôlés aux fins de la conformité en service conformément aux règles applicables à la réception par type multi-étapes figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 11

Dispositifs antipollution

1. Le constructeur veille à ce que les dispositifs antipollution de remplacement destinés à être montés sur des véhicules réceptionnés par type au regard des émissions relevant du champ d'application du règlement (UE) 2024/1257 soient réceptionnés par type en tant qu'entités techniques distinctes conformément à l'article 13 et à l'annexe XIII du présent règlement.

Les prescriptions relatives aux dispositifs antipollution énoncées dans le présent article sont réputées satisfaites si les dispositifs antipollution de remplacement ont été homologués conformément au règlement ONU n° 103 ([16]).

2. Aux fins du présent règlement, les catalyseurs et les filtres à particules sont considérés comme des dispositifs antipollution.

3. Les dispositifs antipollution de remplacement de l'équipement d'origine, qui relèvent du type couvert par le point 2.3 de l'addendum à l'annexe A2 du règlement ONU n° 154 et qui sont destinés à être montés sur un véhicule auquel se rapporte la fiche de réception par type en question, ne sont pas tenus de satisfaire à l'annexe XIII du présent règlement s'ils satisfont aux prescriptions des points 2.1 et 2.2 de l'annexe XIII du présent règlement.

4. Le constructeur s'assure que le dispositif antipollution d'origine porte des marques d'identification.

5. Les marques d'identification visées au point 3 comprennent:

a) le nom ou la marque du constructeur du véhicule ou du moteur;

b) la marque et le numéro d'identification du dispositif antipollution d'origine, tels qu'enregistrés dans les informations visées au point 3.2.12.2 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154.

Article 12

Demande de réception par type au regard des émissions d'un type de dispositif de remplacement en tant qu'entité technique distincte

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception une demande de réception au regard des émissions d'un type de dispositif antipollution de remplacement en tant qu'entité technique distincte.

La demande est constituée conformément au modèle de fiche de renseignements présenté à l'annexe XIII, appendice 1.

([16]) Règlement ONU n° 103 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation de dispositifs antipollution de remplacement pour les véhicules à moteur (JO L 207 du 10.8.2017, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/103(2)/oj).

2. Outre les prescriptions énoncées au point 1, le constructeur présente au service technique responsable de l'essai de réception par type au regard des émissions l'ensemble des éléments suivants:

a) un ou plusieurs véhicules d'un type réceptionné conformément au règlement (UE) 2024/1257, équipés d'un nouveau dispositif antipollution d'origine;

b) un exemplaire du type de dispositif antipollution de remplacement;

c) dans le cas d'un dispositif antipollution de remplacement destiné à être monté sur un véhicule équipé d'un système OBD, un exemplaire supplémentaire du type de dispositif antipollution de remplacement.

3. Aux fins du paragraphe 2, point a), les véhicules d'essai sont sélectionnés par le demandeur avec l'accord du service technique.

4. Les véhicules d'essai doivent répondre aux prescriptions énoncées au point 2.3 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154.

5. Les véhicules d'essai doivent satisfaire à toutes les exigences suivantes:

a) ils ne doivent présenter aucun défaut du système de contrôle des émissions;

b) toute pièce d'origine en rapport avec les émissions et présentant une usure excessive ou un dysfonctionnement doit être réparée ou remplacée;

c) le ou les véhicules d'essai doivent être correctement réglés selon les spécifications du constructeur avant de procéder aux essais d'émissions.

6. Aux fins du paragraphe 2, points b) et c), l'échantillon doit porter, inscrits de manière bien lisible et indélébile, le nom ou la marque de fabrique du demandeur ainsi que la désignation commerciale du spécimen.

7. Aux fins du paragraphe 2, point c), l'échantillon doit avoir été détérioré conformément à l'annexe C4 du règlement ONU nº 154.

Article 13

Dispositions administratives pour la réception par type au regard des émissions d'un dispositif antipollution de remplacement en tant qu'entité technique distincte

1. Si les prescriptions énoncées à l'annexe XIII du présent règlement sont satisfaites, l'autorité compétente en matière de réception par type accorde une réception par type au regard des émissions pour les dispositifs antipollution de remplacement en tant qu'entité technique distincte et délivre un numéro de réception par type au regard des émissions conformément au système de numérotation défini à l'annexe IV du règlement (UE) 2020/683.

L'autorité chargée de la réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de dispositif antipollution de remplacement.

Le même numéro de réception peut couvrir l'utilisation de ce type de dispositif antipollution de remplacement monté sur un certain nombre de types différents de véhicule.

2. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité compétente en matière de réception délivre une fiche de réception par type au regard des émissions établie conformément au modèle figurant dans l'appendice 2 de l'annexe XIII.

3. Si le demandeur de la réception par type au regard des émissions est en mesure de démontrer à l'autorité compétente en matière de réception ou au service technique que le dispositif antipollution de remplacement est d'un type indiqué à la section 2.3 de l'addendum à l'annexe A2 du règlement ONU nº 154, l'octroi d'une réception par type ne dépend pas de la vérification de la conformité aux prescriptions énoncées à la section 4 de l'annexe XIII du présent règlement.

Article 14

Dispositifs et stratégies de falsification

1. Afin d'obtenir une réception par type au regard des émissions et de se conformer à l'article 4 du règlement (UE) 2024/1257 et au présent règlement, le constructeur se conforme à l'annexe IV du présent règlement relative aux essais, méthodes et procédures visant à établir l'absence de dispositifs ou stratégies de falsification.

2. Le constructeur produit toute la documentation pertinente justifiant techniquement l'absence de dispositifs ou stratégies de falsification au titre de l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2024/1257, conformément aux spécifications énoncées à l'annexe IV du présent règlement.

3. Les essais, méthodes et procédures visés au paragraphe 1 comprennent les rôles et les responsabilités assignés aux constructeurs de véhicules, aux autorités compétentes en matière de réception par type, aux autorités de surveillance du marché et aux autres acteurs qui veillent à l'absence de dispositifs ou stratégies de falsification et sont spécifiés à l'annexe IV.

Article 15

Indicateur de changement de vitesse

Le constructeur veille à ce que les véhicules soient conformes aux prescriptions spécifiques relatives à la réception par type au regard des émissions conformément à l'annexe X.

Article 16

Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité

Le constructeur veille à ce que les véhicules soient conformes aux prescriptions spécifiques relatives à la réception par type au regard des émissions conformément à l'annexe XIV.

Article 17

Dispositions administratives spécifiques pour la réception par type au regard des émissions

1. La réception par type au regard des émissions n'est accordée au titre du règlement (UE) 2024/1257 que si les prescriptions du règlement d'exécution (UE) 2025/1707 de la Commission ([17]) sont également respectées.

2. La réception par type au regard des émissions pour les véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs et les très petits constructeurs conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2024/1257 est accordée conformément aux articles 4 et 5 du règlement (CE) n° 715/2007 et au règlement d'exécution (UE) 2017/1151.

3. Pour les véhicules réceptionnés par type conformément au présent règlement qui sont désignés comme véhicules «Euro 7- TEMP», les prescriptions et dates de l'annexe I, appendice 6, tableau 1, du présent règlement s'appliquent.

4. Pour les types de véhicules dont la réception par type en cours de validité a été délivrée conformément au niveau d'émissions «Euro 6e» en vertu des dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 qui sont conformes aux dates applicables de l'appendice 6 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/1151 et pour lesquels un constructeur demande une réception par type au regard des émissions afin de désigner de nouveaux véhicules devant être conformes aux normes d'émissions, comme spécifié dans le tableau 1 de l'annexe I, appendice 6, du présent règlement, de nouveaux essais de réception par type ne sont pas requis:

a) si le constructeur déclare à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type que la conformité aux prescriptions du présent règlement est assurée, et

b) si le service technique responsable de l'essai donne son accord pour que les résultats des essais précédents de la réception par type soient utilisés pour la préparation d'un nouveau rapport d'essai d'émissions pour démontrer la conformité aux prescriptions Euro 7.

5. Les prescriptions non liées aux essais du véhicule, dont les déclarations requises et les exigences en matière de données, s'appliquent.

([17]) Règlement d'exécution (UE) 2025/1707 de la Commission du 25 juillet 2025 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes, prescriptions et essais spécifiques, y compris les seuils de conformité, applicables aux dispositifs OBFCM et aux systèmes OBM, les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et les méthodes d'incitation, ainsi que les méthodes d'évaluation de leur fonctionnement, le format et les données du PEV ainsi que les méthodes de communication des données du PEV des véhicules à moteur des catégories M1 et N1 (JO L, 2025/1707, 22.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1707/oj).

Article 18

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

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

Article 19

Entrée en vigueur

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

L'annexe IV est applicable à partir du 29 novembre 2026.

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

Fait à Bruxelles, le 25 juillet 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I	Dispositions administratives pour la réception par type au regard des émissions
Appendice 1	(réservé)
Appendice 2	(réservé)
Appendice 3	Modèle de fiche de renseignements
Appendice 4	Modèle de fiche de réception UE par type
Appendice 5	(réservé)
Appendice 6	Niveau d'émissions et système de numérotation des fiches de réception par type au regard des émissions
Appendice 7	(réservé)
Appendice 8a	Rapports d'essai
Appendice 8b	Rapport d'essai de la résistance à l'avancement sur route
Appendice 8c	Modèle de fiche d'essai
Appendice 8d	Rapport d'essai des émissions par évaporation
ANNEXE II	Méthodologie pour la conformité en service
ANNEXE III	Vérification des émissions en conditions de conduite réelles (RDE)
ANNEXE IV	Dispositifs et stratégies de falsification
Appendice 1	Méthodologie pour l'évaluation et l'approbation des stratégies AES et BES
Appendice 2	Dossiers de documentation
ANNEXE V	Vérification des émissions de gaz de carter (essai du type 3)
Appendice 1	Déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions applicables à l'essai du type 3
ANNEXE VI	Détermination des émissions par évaporation (essai du type 4)
ANNEXE VII	Vérification de la durabilité des systèmes antipollution (essai du type 5)
Appendice 1	Déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions applicables à l'essai du type 5
ANNEXE VIII	Vérification des émissions d'échappement moyennes à basses températures ambiantes (essai du type 6)
ANNEXE IX	Spécifications des carburants de référence
ANNEXE X	Indicateur de changement de vitesse (GSI)
ANNEXE XI	Systèmes de diagnostic embarqués (OBD) pour véhicules à moteur
Appendice 1	Déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions applicables aux systèmes OBD pour les besoins de la réception par type au regard des émissions
ANNEXE XII	Réception par type de véhicules pourvus d'éco-innovations et détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des véhicules soumis à la réception par type multi-étapes ou à une réception individuelle
ANNEXE XIII	Réception par type au regard des émissions de dispositifs antipollution de remplacement en tant qu'entités techniques distinctes
Appendice 1	Modèle de fiche de renseignements
Appendice 2	Modèle de fiche de réception UE par type
Appendice 3	Modèle de marque de réception UE par type
ANNEXE XIV	Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité
Appendice 1	Vulnérabilités/menaces de haut niveau, exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque, et exemples de remédiations

Appendice 2	Déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions en matière de lutte contre les tentatives de manipulations et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité aux fins de la réception par type au regard des émissions
ANNEXE XV	(réservé)
ANNEXE XVI	Prescriptions applicables aux véhicules nécessitant l'usage d'un réactif pour le système de post-traitement des gaz d'échappement
Appendice 1	Déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions en matière de réactif
ANNEXE XVII	(réservé)
ANNEXE XVIII	Modifications apportées au règlement d'exécution (UE) 2020/683
ANNEXE XIX	(réservé)
ANNEXE XX	Mesures de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques
ANNEXE XXI	Procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) (essai du type 1)
Appendice 1	Déclaration du constructeur concernant l'essai de correction pour tenir compte de la température ambiante (ATCT)
Appendice 2	Déclaration du constructeur concernant les prescriptions en matière de régénération
ANNEXE XXII	Dispositifs pour la surveillance à bord du véhicule de la consommation de carburant et d'énergie électrique

ANNEXE I

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES POUR LA RÉCEPTION PAR TYPE AU REGARD DES ÉMISSIONS

1. PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR L'OCTROI DE LA RÉCEPTION PAR TYPE AU REGARD DES ÉMISSIONS

1.1. Prescriptions supplémentaires concernant les véhicules monocarburant à gaz et les véhicules bicarburants à gaz

1.1.1. Les prescriptions supplémentaires concernant l'octroi de la réception par type pour les véhicules monocarburant à gaz et les véhicules bicarburants à gaz sont celles énoncées au point 5.9 du règlement ONU n° 154 ([1]). La référence à la fiche de renseignements au point 5.9.1 du règlement ONU n° 154 est à interpréter comme faisant référence à l'annexe I, appendice 3 du présent règlement.

1.2. Prescriptions supplémentaires pour les véhicules à carburant modulable.

Les prescriptions supplémentaires pour la délivrance de la réception par type à des véhicules à carburant modulable sont celles énoncées au point 5.8 du règlement ONU n° 154.

2. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES ET ESSAIS SUPPLÉMENTAIRES

2.1. Orifices de remplissage des réservoirs de carburant

2.1.1. Les prescriptions concernant les orifices de remplissage des réservoirs de carburant sont celles spécifiées aux points 6.1.5 et 6.1.6 du règlement ONU n° 154.

2.2. Réalisation des essais

2.2.1. La figure I.2.3 illustre la mise en œuvre des essais de réception par type au regard des émissions d'un véhicule. Les procédures d'essais spécifiques sont décrites aux annexes II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XIV, XVI, XX, XXI et XXII.

([1]) Règlement ONU n° 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 [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).

Figure I.2.3

Application des prescriptions en matière d'essai et/ou de déclaration pour la réception par type et les extensions

Catégorie du véhicule	Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides								Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides		Véhicules électriques purs	Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène
	Monocarburant				Bicarburants ([3])			Carburant modulable ([3])	Monocarburant			
Carburant de référence	Essence	GPL	GN/ biométhane	Hydrogène (moteur à combustion interne)	Essence	Essence	Essence	Essence	Gazole	Essence	—	Hydrogène (pile à combustible)
					GPL	GN/ biométhane	Hydrogène (moteur à combustion interne) ([4])	Éthanol (E85)				
Essai de type 1 ([7])	Oui	Oui ([5])	Oui ([5])	Oui ([4])	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	—	—
Essai ATCT ([1]) (à 14 °C)	Oui	Oui	Oui	Oui ([4])	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	—	—
Essai RDE, polluants gazeux	Oui	Oui	Oui	Oui ([4])	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	—	—
Essai RDE, PN	Oui	—	—	—	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	—	—
Émissions de gaz de carter ([1]) (Essai de type 3)	Oui	Oui	Oui	—	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	—	—	—	—
Émissions par évaporation (Essai de type 4)	Oui	—	—	—	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	—	Oui	—	—
Durabilité ([1]) (Essai de type 5)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui	Oui	—	—
Émissions à basse température (Essai de type 6)	Oui	—	—	—	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (essence seulement)	Oui (les deux carburants)	—	—	—	—

Catégorie du véhicule	Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, y compris les véhicules hybrides								Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression, y compris les véhicules hybrides		Véhicules électriques purs	Véhicules à pile à combustible à l'hydrogène
	Monocarburant				Bicarburants ([3])			Carburant modulable ([3])	Monocarburant			
Conformité en service	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui (comme à la réception par type)	Oui (comme à la réception par type)	Oui (comme à la réception par type)	Oui (comme à la réception par type)	Oui	Oui	—	—
OBD ([1])	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	—	—
Puissance du moteur	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Émissions de CO_2, consommation de carburant, consommation d'énergie électrique et autonomie électrique	Oui	Oui	Oui	Oui ([2])	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence), Oui ([2]) (hydrogène)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	Oui	Oui ([6])
OBFCM	Oui	—	—	—	—	—	—	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	—	—

([1]) Déclaration de conformité du constructeur du véhicule lors de la réception par type.
([2]) Seule la consommation de carburant est déterminée lorsque le véhicule fonctionne à l'hydrogène.
([3]) Lorsqu'un véhicule bicarburants est combiné à un véhicule polycarburants, les deux prescriptions d'essai s'appliquent.
([4]) Seules les émissions de NO_x sont déterminées lorsque le véhicule fonctionne à l'hydrogène.
([5]) Les limites concernant la masse de particules et le nombre de particules ainsi que les procédures de mesure correspondantes ne s'appliquent pas.
([6]) Les émissions de CO_2 ne doivent pas être mesurées.
([7]) Pour l'applicabilité de composants mesurés aux carburants et à la technologie des véhicules, et donc aux procédures de mesure, voir les limites d'émissions définies dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1706/oj

3. EXTENSIONS DE RÉCEPTIONS PAR TYPE AU REGARD DES ÉMISSIONS

3.1. Extensions pour les émissions par le tuyau d'échappement (type 1 et OBFCM)

3.1.1. La réception par type est étendue aux véhicules s'ils sont conformes aux prescriptions applicables du point 7.4 du règlement ONU nº 154. Les émissions de polluants doivent respecter les limites indiquées dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.

3.2. Extensions pour les émissions par évaporation (essai du type 4)

3.2.1. Pour les essais effectués conformément à l'annexe VI, la réception par type est étendue aux véhicules appartenant à une famille d'émissions par évaporation réceptionnée telle que définie au point 6.6.3 du règlement ONU nº 154.

3.3. Extensions pour l'essai à basse température (essai du type 6)

3.3.1. La réception par type est étendue aux véhicules qui respectent les prescriptions du point 7.2 du règlement ONU nº 83 ([2]).

4. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

4.1. Introduction

4.1.1. Chaque véhicule produit conformément à une réception par type au titre du présent règlement doit être construit de manière à se conformer aux prescriptions de réception par type du présent règlement. Le constructeur prend des dispositions adéquates et met en œuvre des plans de contrôle documentés et il effectue, aux intervalles spécifiés dans le présent règlement, les essais d'émissions et les essais du système OBFCM nécessaires pour vérifier la continuité de la conformité au type réceptionné. L'autorité compétente en matière de réception vérifie et approuve ces dispositions et plans de contrôle du constructeur, effectue des audits et procède à des essais d'émissions et à des essais du système OBFCM, aux intervalles spécifiés dans le présent règlement, dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production et d'essai, dans le cadre des dispositions de vérification de la conformité de la production et de la continuité de la conformité décrites dans l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858.

4.1.2. Le constructeur vérifie la conformité de la production en testant les émissions de polluants (indiqués dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257), les émissions de CO_2 (parallèlement à la mesure de la consommation d'énergie électrique et, le cas échéant, à la surveillance de l'exactitude du dispositif OBFCM), les émissions de gaz de carter et les émissions par évaporation conformément aux procédures d'essai décrites dans les annexes V, VI, XXI et XXII. La vérification inclut donc les essais des types 1, 3, 4 et les essais portant sur le système OBFCM, comme décrit au point 2.2.

L'autorité compétente en matière de réception par type conserve, pour une durée d'au moins 5 ans, tous les documents ayant trait aux résultats des essais relatifs à la conformité de la production et met ces documents à la disposition de la Commission sur demande.

Les procédures spécifiques pour la conformité de la production sont énoncées aux points 8 et 9 et aux appendices 1 à 5 du règlement ONU nº 154.

Le calcul des valeurs requises pour vérifier la conformité de la production de la consommation d'énergie électrique des VEP et des VHE-RE figure dans l'appendice 8 de l'annexe B8 du règlement ONU nº 154.

4.1.3. En cas de non-conformité, l'article 51 du règlement (UE) 2018/858 s'applique.

4.2. Véhicules pourvus d'éco-innovations

4.2.1. Dans le cas d'un type de véhicule au regard des émissions équipé d'une ou plusieurs éco-innovations, au sens de l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 ([3]) pour les véhicules M_1 ou N_1, la conformité de la production est démontrée, en ce qui concerne les éco-innovations, en contrôlant la présence des éco-innovations correctes en question.

([2]) Règlement ONU nº 83 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants conformément aux exigences en matière de carburant moteur (JO L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

([3]) 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 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

4.3. Contrôle de la conformité du véhicule pour un essai du type 3

Si une vérification de l'essai du type 3 doit être effectuée, elle doit être menée conformément aux prescriptions suivantes:

4.3.1. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception détermine que la qualité de la production ne semble pas satisfaisante, un véhicule est prélevé au hasard dans la famille et soumis aux essais décrits dans l'annexe V.

4.3.2. La production est réputée conforme si ce véhicule satisfait aux prescriptions des essais décrits dans l'annexe V.

4.3.3. Si le véhicule soumis à l'essai ne satisfait pas aux prescriptions des essais décrits à l'annexe V, un autre échantillon aléatoire de quatre véhicules est prélevé de la même famille et soumis aux essais décrits à l'annexe V. Les essais peuvent être effectués sur des véhicules qui ont parcouru 15 000 km au maximum et n'ont fait l'objet d'aucune modification.

4.3.4. La production est réputée conforme si au moins trois véhicules satisfont aux prescriptions des essais décrits dans l'annexe V.

Appendice 1

(Réservé)

Appendice 2

(Réservé)

Appendice 3

MODÈLE

Fiche de renseignements n°…

RELATIVE À LA RÉCEPTION PAR TYPE D'UN VÉHICULE AU REGARD DES ÉMISSIONS

Les informations visées à l'annexe A1 du règlement ONU n° 154, le cas échéant, doivent être fournies en triple exemplaire et inclure une liste du contenu. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies éventuellement fournies doivent être suffisamment détaillées.

En outre, les informations figurant dans les sections suivantes, le cas échéant, doivent être fournies.

0.2.2.1. Valeurs de paramètres autorisées pour la réception par type multi-étapes autorisant l'utilisation des valeurs d'émissions, de consommation et/ou d'autonomie du véhicule de base (insérer la plage le cas échéant):

Masse réelle du véhicule final (en kg): …

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

Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2): … Résistance au roulement (en kg/t): …

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

0.2.3.3. Famille PEMS: …

0.5. Nom et adresse du constructeur

3.2.15.1. Numéro de réception par type conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ([2]) ou au règlement (UE) 2019/2144 ([3]): …

3.2.16.1. Numéro de réception par type conformément au règlement (CE) n° 661/2009 ou au règlement (UE) 2019/2144: …

3.2.18.1. Numéro de réception CE par type conformément au règlement (CE) n° 79/2009 ([4]) ou au règlement (UE) 2019/2144: …

3.2.19. Système d'alimentation H_2GN: oui/non ([1])

3.2.19.1. Pourcentage d'hydrogène dans le carburant (valeur maximale indiquée par le constructeur) …

3.2.19.2. Numéro de la fiche de réception par type délivrée conformément au règlement ONU n° 110 ([5]): …

3.2.19.3 Unité électronique de gestion du moteur pour l'alimentation au H_2GN

3.2.19.3.1. Marques(s): …

3.2.19.3.2. Type(s): …

3.2.19.3.3. Possibilités de réglage en fonction des émissions: …

3.2.19.4. Documents complémentaires:

3.2.19.4.2. Configuration du système (connexions électriques, prises de dépression, flexibles de compensation, etc.): …

3.2.19.4.3. Dessin du symbole: …

3.5. Valeurs déclarées par le constructeur pour la détermination des émissions de CO_2 / de la consommation de carburant / de la consommation d'énergie électrique / de l'autonomie en mode électrique et précisions concernant les éco-innovations (le cas échéant) ([6])

3.5.8. Véhicule pourvu d'une éco-innovation au sens de l'article 11 du règlement (UE) nº 2019/631 ([7]) pour véhicules M_1 ou N_1: oui/non ([1])

3.5.8.1. Type / Variante / Version du véhicule de base visé à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2767 ([8]) (le cas échéant): …

3.5.8.2. Existence d'interactions entre différentes éco-innovations: oui/non ([1])

3.5.8.3. Données relatives aux émissions en rapport avec l'utilisation d'éco-innovations (répéter le tableau pour chaque carburant de référence testé) ([9])

Décision approuvant l'éco-innovation ([10])	Code de l'éco-innovation ([11])	1. réduction des émissions de CO_2 du véhicule de base (g/km)	2. réduction des émissions de CO_2 du véhicule éco-innovant (g/km)	3. réduction Des émissions de CO_2 du véhicule de base lors du cycle d'essai du type 1 ([12])	4. réduction des émissions de CO_2 du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai du type 1	5. Facteur d'utilisation (UF) c'est-à-dire part de temps d'utilisation de la technologie en conditions de fonctionnement normales réduction	des émissions de CO2 ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxx/20xx							

Réduction totale des émissions de CO_2 sur le cycle WLTP (g/km) ([13])

9 CARROSSERIE

9.1 Type de carrosserie, selon les codes définis dans la partie C de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858: …

Notes explicatives

(1) Biffer les mentions inutiles (il peut arriver que rien ne doive être biffé, lorsqu'il y a plus d'une réponse possible).

(2) (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

(3) (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

(4) Référence au règlement (CE) nº 79/2009

(5) Référence au règlement ONU nº 110

(6) Déterminé conformément aux prescriptions de la directive 80/1268/CEE du Conseil (JO L 375 du 31.12.1980, p. 36).

(7) Référence au règlement (UE) 2019/631

(8) Référence au règlement (UE) 2023/2767

(9) Allonger le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

(10) Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

(11) Attribué dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

(12) Moyennant l'accord de l'autorité compétente en matière de réception par type, si une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai du type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.

(13) Somme des émissions de CO_2 épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.

Appendice 4

MODÈLE DE FICHE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

(Format maximal: A4 (210 × 297 mm))

FICHE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Tampon de l'administration

Communication concernant:

— la réception UE par type ([1]),

— l'extension de la réception UE par type ([1]),

— le refus de la réception UE par type ([1]),

— le retrait de la réception UE par type ([1]),

— d'un type de système/ d'un type de véhicule au regard d'un système ([1]) en vertu du règlement (UE) 2024/1257 ([2]) et du règlement (UE) 2025/1706 ([3])

Numéro de réception UE par type: ... Raison de l'extension: …

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): …

0.2. Type: …

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant): …

0.3. Moyen d'identification du type, s'il figure sur le véhicule ([4])

0.3.1. Emplacement de ce marquage: …

0.4. Catégorie de véhicule ([5])

0.4.2. Véhicule de base ([6]) ([1]): oui/non ([1])

0.5. Nom et adresse du constructeur: …

0.8. Nom(s) et adresse(s) de l'atelier (des ateliers) de montage: …

0.9. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur: …

SECTION II

0. Identifiant de la famille d'interpolation, telle que définie au point 6.2.1 du règlement ONU n° 154

1. Informations complémentaires (le cas échéant): (voir addendum)

2. Service technique chargé de l'exécution des essais: …

3. Date du rapport de l'essai du type 1: …

4. Numéro du rapport de l'essai du type 1: …

5. Remarques (le cas échéant): (voir section 3 de l'addendum)

6. Lieu: …

7. Date: …

8. Signature: …

Addendum de la fiche de réception UE par type n°…

concernant la réception par type d'un véhicule au regard des émissions d'échappement et des émissions par évaporation conformément au règlement (UE) 2024/1257 et au règlement (UE) 2025/1706

Les informations indiquées dans l'addendum à l'annexe A2 du règlement ONU n° 154, le cas échéant, doivent être fournies.

Les références croisées aux informations figurant dans le rapport d'essai ou la fiche de renseignements doivent être évitées lors de l'établissement de la fiche de réception par type.

En outre, les informations spécifiques à l'UE figurant dans les sections suivantes, le cas échéant, doivent être fournies.

1. Ajouter le point 0.2 suivant:

   0.2. Identifiant du véhicule de base ([1])

2. Ajouter le tableau suivant à la section 2.1 après les sections a) à d) relatives au type 5:

Type 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Valeur mesurée		
Valeur limite		

3. Ajouter ce qui suit après la section 2.5.1.4.1:

   Répéter le point 2.5.1 dans le cas d'un véhicule de base.

4. Ajouter ce qui suit après la section 2.5.3.8.3:

   Répéter le point 2.5.3 dans le cas d'un véhicule de base.

5. Ajouter ce qui suit à la fin de la section 2.5.4:

   Répéter le point 2.5.4 dans le cas d'un véhicule de base.

6. Ajouter les sections 2.6, 4 et 5 suivantes après la section 2.5.5:

   «2.6. *Résultats d'essais concernant les éco-innovations ([8]) ([9])*

Décision approuvant l'éco-innovation ([10])	Code de l'éco-	Cycle de type 1	1. Émissions de CO_2 du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO_2 du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO_2 du véhicule de base lors du cycle d'essai du type 1 ([12])	4. Émissions de CO_2 du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai du type 1	5. Facteur d'utilisation (UF), c'est à dire part de temps d'utilisation de la technologie en conditions de fonctionnement normales	réduction des émissions ((1 - 2) - (3 - 4)) * 5
2025/1706								
	Total des émissions de CO_2 épargnées sur WLTP (g/km) ([13])							

   2.6.1. *Code général de la ou des éco-innovations (14): …*»

4. MESURE DE LA PUISSANCE

Puissance nette maximale des moteurs à combustion interne, puissance nette et puissance maximale sur 30 minutes d'un groupe motopropulseur électrique

4.1. **Puissance nette des moteurs à combustion interne**

4.1.1. Régime moteur (min^{-1}) …

4.1.2. Débit de carburant mesuré (g/h) …

4.1.3. Couple mesuré (Nm) …

4.1.4. Puissance mesurée (kW) …

4.1.5. Pression barométrique (kPa) …

4.1.6. Pression de vapeur d'eau (kPa) …

4.1.7. Température de l'air d'admission (K) …

4.1.8. Facteur de correction de la puissance, le cas échéant ...

4.1.9. Puissance corrigée (kW) …

4.1.10. Puissance auxiliaire (kW) …

4.1.11. Puissance nette (kW) …

4.1.12. Couple net (Nm) …

4.1.13. Consommation de carburant spécifique corrigée (g/kWh) …

4.2. **Groupe(s) motopropulseur(s) électrique(s):**

4.2.1. Chiffres déclarés

4.2.2. Puissance nette maximale: … kW, à … min^{-1}

4.2.3. Couple net maximal: … Nm, à … min^{-1}

4.2.4. Couple net maximal à régime moteur nul: … Nm

4.2.5. Puissance maximale sur 30 minutes: … kW

4.2.6. Caractéristiques principales du groupe motopropulseur électrique

4.2.7. Tension d'essai (courant continu): … V

4.2.8. Principe de fonctionnement: …

4.2.9. Système de refroidissement:

4.2.10. Moteur: par liquide / par air (1)

4.2.11. Variateur: par liquide / par air (1)

5. REMARQUES: …

Notes explicatives

(1) Biffer les mentions inutiles (il peut arriver que rien ne doive être biffé, lorsqu'il y a plus d'une réponse possible).

(2) Référence au règlement (UE) 2024/1257

(3) Référence au présent règlement, le règlement d'exécution (UE) 2025/1706

(4) Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicules, de composants ou d'entités techniques couverts par la présente fiche de renseignement, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole «?» (par exemple ABC??123??)

(5) Comme défini à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858

(6) Comme défini à l'article 3, paragraphe 24 du règlement (UE) 2018/858

(7) Telle que visé à l'article 26, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/858

(8) Répéter le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.

(9) Allonger le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

(10) Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

(11) Attribué dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

(12) Si une modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai du type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.

(13) Somme des réductions d'émissions de chaque éco-innovation individuelle sur le type 1

(14) Le code général des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés par un espace:

— Section 1 comme indiqué à l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858;

— Code individuel de chacune des éco-innovations dont le véhicule est pourvu, indiquées dans l'ordre chronologique des décisions de la Commission les approuvant.

(Par exemple, le code général de trois éco-innovations approuvées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et montées sur un véhicule certifié par l'autorité compétente en matière de réception par type en Allemagne devrait être: «e1 10 15 16»)

Appendice 5

(Réservé)

Appendice 6

Niveau d'émissions et type d'émissions — Système de numérotation des fiches de réception par type et certificat de conformité

1. Le certificat de conformité, tel que décrit dans l'appendice de l'annexe VIII du règlement (UE) 2020/683, modèle B - partie 2 et modèle C2 - partie 2, contient les références au niveau des émissions d'échappement (entrée 47) et les actes réglementaires d'exécution de l'UE concernés (entrée 48.3 du modèle B - partie 2 et du modèle C2 - partie 2) des véhicules individuels des catégories M_1, N_1 et N_2. L'entrée 47 contient le numéro du niveau Euro (Euro 7), suivi du caractère d'émission correspondant du tableau 1. L'entrée 48.3 contient les numéros des fiches de réception de tous les règlements d'exécution de l'UE concernés selon le règlement (UE) 2024/1257 et les identifiants de la famille OBM pertinents tels qu'indiqués à l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2025/1707.

2. La section 2 des numéros des fiches de réception délivrés conformément à l'article 7, paragraphe 2, du présent règlement et visés à l'entrée 48.3 du modèle B - partie 2 et du modèle C2 - partie 2 de l'annexe VIII du règlement (UE) 2020/683 est composée du numéro de l'acte réglementaire d'exécution de base. La section 3 des numéros des fiches de réception est composée du numéro du dernier acte d'exécution modificatif applicable. Le numéro du dernier acte d'exécution modificatif est directement suivi de l'un des caractères de deux lettres du tableau 2, c'est-à-dire sans qu'un astérisque soit placé entre ce numéro et le caractère de deux lettres correspondant.

3. La déclaration de conformité fournie pour le système OBM et le PEV, telle que décrite dans l'annexe VI, appendice 1, du règlement d'exécution (UE) 2025/1707, contient le ou les sous-caractères applicables du tableau 3. Ces sous-caractères sont utilisés pour la détermination du niveau des émissions conformément au tableau 1.

Tableau 1

Niveau d'émission

Caractère des émissions ([7]) ([8])	Norme d'émission	Sous-caractère pour ce règlement (voir tableau 2)	Sous-caractère pour l'OBM et le PE (voir tableau 3)	Catégorie de véhicule ou type de produit	Durabilité de la batterie à bord du véhicule ([3])	Émissions provenant du freinage	Puissance du système EV ([2])	Autonomie EV à basse température ([4])	Dernière date d'immatriculation
TL ([1])	Euro 7-TEMP	MT, MA, MC ou ME	OA	M_1, N_1	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	28.11.2027
TE ([1])	Euro 7-TEMP	MV ([5]), MB, MD ou MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	28.5.2029 ([6])
TS ([1])	Euro 7-TEMP	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	30.6.2030
TT ([1])	Euro 7-TEMP	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	30.6.2031
FL	Euro 7A	MA ou MC	OA	M_1, N_1	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2029
FE	Euro 7A	MB ou MD	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2029
GL	Euro 7B	MA ou ME	OA	M_1, N_1	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2034
GE	Euro 7B	MB ou MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2034
GS	Euro 7BS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2034
GT	Euro 7BT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	31.12.2034
HL	Euro 7C	MA ou ME	OA	M_1, N_1	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	
HE	Euro 7C	MB ou MF	OB	N_2 (Euro 7ext)	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	
HS	Euro 7CS	NA	PA	M_1, N_1 (U)SVM	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	
HT	Euro 7CT	NB	PB	N_2 (Euro 7ext) (U)SVM	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	*(Réservé)* ([9])	

(1) Application volontaire avant les dates d'application obligatoires conformément à l'article 21 du règlement (UE) 2024/1257.
(2) Applicable uniquement aux véhicules hybrides et aux VEP avec moteurs multiples, conformément au champ d'application du règlement ONU n° 177.
(3) Applicable uniquement aux VEP et aux VHE-RE.
(4) Applicable uniquement aux VEP.
(5) Date limite d'enregistrement anticipée, conformément aux données du tableau 2.
(6) Cette date s'applique si elle n'est pas affectée par une sous-homologation assortie d'une date limite anticipée d'enregistrement, indiquée dans la note de bas de page n° 5 du tableau.
(7) Première lettre du caractère: T = TEMP-véhicule, F = Euro 7A, G = Euro 7B, H = Euro 7C.
(8) Deuxième lettre du caractère: L = production en grandes séries, E = véhicule Euro 7ext, S = petite série, T = véhicule Euro 7ext d'une production en petites séries
(9) Ces sous-caractères seront fournis en cas d'adoption des actes d'exécution concernés et en même temps que ceux-ci.

Légende:
«Euro 7-TEMP» norme d'émissions TL/TE = émissions Euro 7 (le présent acte d'exécution) avec l'acte d'exécution relatif à la surveillance à bord, le passeport environnemental de véhicule et le système OBFCM;
«Euro 7-TEMP» norme d'émissions TS/TT = émissions Euro 7 (le présent acte d'exécution) avec l'acte d'exécution relatif à la surveillance à bord, le passeport environnemental de véhicule et le système OBFCM (seuls le PEV et l'affichage embarqué sont pertinents) et volontairement tout autre acte d'exécution Euro 7 pour les constructeurs de (ultra) petites séries.

Tableau 2

Tableau des sous-caractères pour le présent règlement

Sous-caractère	Description	Catégorie de véhicule ou type de produit	Groupe motopropulseur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Dernière date d'immatriculation
MA	Euro 7	M_1, N_1	VMCI, VHE-NRE	29.11.2026	29.11.2027	
MT	UF EB Euro 7 (1)	M_1, N_1	VHE-RE			28.11.2027
MA	UF EB Euro 7 (2)	M_1, N_1	VHE-RE	29.11.2026	29.11.2027	
MB	Euro 7	N_2	VMCI, VHE-NRE	29.5.2028	29.5.2029	
MV	UF EB Euro 7 (1)	N_2	VHE-RE			31.12.2027
MB	UF EB Euro 7 (2)	N_2	VHE-RE	29.5.2028	29.5.2029	
MC	VEP, VHPC-SANS OBFCM Euro 7	M_1, N_1	VEP, VHPC			*(Réservé)*
MD	VEP, VHPC-SANS OBFCM Euro 7	N_2	VEP, VHPC			*(Réservé)*
ME	VEP, VHPC-AVEC OBFCM Euro 7	M_1, N_1	VEP, VHPC	*(Réservé)*	*(Réservé)*	
MF	VEP, VHPC-AVEC OBFCM	N_2	VEP, VHPC	*(Réservé)*	*(Réservé)*	

Sous-caractère	Description	Catégorie de véhicule ou type de produit	Groupe motopropulseur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Dernière date d'immatriculation
NA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	Tous	s.o.	1.7.2030	
NB	(U)SVM Euro 7	N_2	Tous	s.o.	1.7.2031	

([1]) Pour les VHE-RE utilisant le facteur d'utilisation d'Euro 6e-bis (EB), en appliquant le paramètre d_{neb} pour déterminer le facteur d'utilisation partiel conformément à l'appendice 5 de l'annexe B8 du règlement ONU nº 154.

([2]) Pour les VHE-RE utilisant le facteur d'utilisation d'Euro 6e-bis-FCM (EC), en appliquant le paramètre d_{nec} pour déterminer le facteur d'utilisation partiel conformément à l'appendice 5 de l'annexe B8 du règlement ONU nº 154.

Tableau 3

Tableau des sous-caractères pour l'OBM et le PEV

Sous-caractère	Description	Catégorie de véhicule ou type de produit	Groupe motopropulseur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Dernière date d'immatriculation
OA	Euro 7	M_1, N_1	Tous	29.11.2026	29.11.2027	
OB	Euro 7	N_2	Tous	29.5.2028	29.5.2029	
PA	(U)SVM Euro 7	M_1, N_1	Tous	s.o.	1.7.2030	
PB	(U)SVM Euro 7	N_2	Tous	s.o.	1.7.2031	

Appendice 7

(Réservé)

Appendice 8a

Rapport d'essais

Un rapport d'essai est le rapport établi par le service technique chargé de réaliser les essais conformément au présent Règlement.

Les informations indiquées dans la partie I de l'appendice 1 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154 en ce qui concerne le niveau 1A, le cas échéant, doivent être incluses.

Avec les informations propres à l'UE figurant dans les sections suivantes, le cas échéant, il s'agit des données minimales requises pour le rapport d'essai.

1. Dans le tableau au début du rapport d'essai, ajouter le texte suivant après la dernière ligne du tableau «Conclusion»: «*Déclaration de conformité de l'OBM au règlement d'exécution (UE) 2025/1707* – soumise à l'autorité chargée de l'octroi de l'homologation de type le: ---------- ([1]) – *Identifiant de la famille OBM*: [----------] ([2]).»

2. Dans la section 2.1.1.2.1 «Émissions de CO_2 des véhicules pourvus d'au moins un moteur à combustion, des VHE-NRE et des VHE-RE dans le cas d'un essai du type 1 en mode maintien de la charge», ajouter ce qui suit à la conclusion:

   Informations relatives à la conformité de la production pour les VHE-RE

	Cumulées
Émissions de CO_2 (g/km) M_{CO}, CS, COP	
AF_{CO}, CS	

3. Ajouter la section 2.3 suivante:

   2.3. *Essai du type 3 (a)*

   Émissions de gaz de carter dans l'atmosphère: néant

4. 2. Ajouter la section 2.6 suivante:

   2.6. *Essai d'émissions en conditions de conduite réelles (RDE)*

Numéro de famille RDE	:	MSxxxx
Voir le ou les rapports de la famille	:	

5. 3. Ajouter la section 2.7 suivante:

   2.7. *Essai du type 6 (a)*

Identifiant de la famille		
Date des essais	:	(jour/mois/année)
Lieu des essais	:	

([1]) À remplir par les services techniques: supprimer ce qui n'est pas applicable et compléter si nécessaire.

([2]) Voir l'annexe III «*Déclaration de conformité» au règlement d'exécution (UE) 2025/1707* – Cette insertion ne conditionne pas l'octroi de la réception par type au titre du présent règlement et est faite par l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type à des fins de traçabilité et de gestion documentaire – L'identifiant de la famille OBM devrait être celui fourni dans la première déclaration présentée par le constructeur à l'annexe III «*Déclaration de conformité» au règlement d'exécution (UE) 2025/1707*. *Les mises à jour de la déclaration de conformité ne devraient pas entraîner de modification de l'identifiant de la famille* OBM *ni d'extension des réceptions par type correspondantes*.

Méthode de réglage du banc à rouleaux	:	décélération en roue libre (référence de la résistance à l'avancement sur route)
Masse inertielle (kg)	:	
Si écart par rapport au véhicule de l'essai du type 1	:	
Pneumatiques	:	
Marque:	:	
Type	:	
Dimensions avant/arrière	:	
Circonférence dynamique (m)	:	
Pression des pneumatiques (kPa)	:	

Polluants		CO (g/km)	HC (g/km)
Essai	1		
	2		
	3		
Moyenne			
Limite			

6. Ajouter la section 2.10 suivante:

2.10. *Puissance du moteur*

Voir rapport(s) ou numéro de réception	:	

Appendice 8b

Rapport d'essai de la résistance à l'avancement sur route

Les informations indiquées dans l'appendice 2 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154 en ce qui concerne le niveau 1A, le cas échéant, doivent être incluses.

Appendice 8c

Modèle de fiche d'essai

La fiche d'essai comprend les données d'essai qui sont enregistrées mais ne sont incluses dans aucun rapport d'essai.

La ou les fiches d'essai sont conservées par le service technique ou le constructeur pendant une période de 10 ans au moins.

Les informations indiquées dans l'appendice 3 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154 en ce qui concerne le niveau 1A, le cas échéant, sont les données minimales requises pour les fiches d'essai.

Appendice 8d

Rapport d'essai des émissions par évaporation

Les informations indiquées dans l'appendice 4 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154 en ce qui concerne le niveau 1A, le cas échéant, sont les données minimales requises pour l'essai d'émissions par évaporation.

ANNEXE II

MÉTHODOLOGIE POUR LA CONFORMITÉ EN SERVICE

1. INTRODUCTION

La présente annexe définit la méthode de contrôle de la conformité en service (ISC) pour vérifier la conformité par rapport aux limites d'émissions par le tuyau d'échappement (y compris les émissions à basse température) et les émissions par évaporation tout au long de la durée de vie supplémentaire du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Les prescriptions générales pour conduire les essais de conformité en service visées à l'article 10 s'appliquent.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les prescriptions techniques pour conduire les essais de conformité en service sont celles figurant dans l'annexe 4 du règlement ONU n° 83 ([1]), avec les exceptions décrites dans les points ci-dessous.

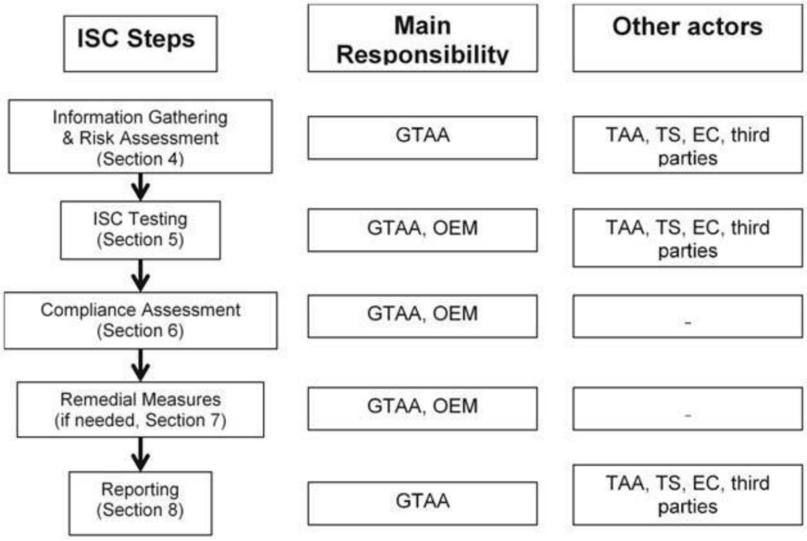
3.1. La description du processus dans la section 2 est libellée comme suit:

2 DESCRIPTION DU PROCESSUS:

Figure 1

Illustration du processus de vérification de la conformité en service

[où GTAA fait référence à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type et OEM fait référence au constructeur, les autres acteurs étant définis comme suit: TAA correspond aux autorités compétentes en matière de réception autres que celle délivrant la réception par type concernée, TS aux services techniques et CE à la Commission et aux tiers reconnus qui satisfont aux prescriptions énoncées dans le règlement (UE) 2022/163 ([2])]



([1]) Règlement ONU n° 83 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants conformément aux exigences en matière de carburant moteur (JO L, 2024/1312, 27.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1312/oj).

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

3.2. Les 3 premiers paragraphes de la section 5 sont libellés comme suit:

«5. ESSAIS ISC

Le constructeur intègre dans les essais ISC consacrés aux émissions d'échappement au minimum des essais du type 1 pour toutes les familles ISC. Il peut également effectuer des essais RDE, l'essai ATCT, des essais du type 4 et des essais du type 6 pour la totalité ou une partie des familles ISC. Le constructeur communique à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type l'ensemble des résultats des essais ISC en utilisant la plateforme électronique réservée à la conformité en service décrite au point 5.9, ou d'autres moyens appropriés lorsque cela n'est pas possible.

L'autorité chargée de l'octroi de la réception par type contrôle chaque année un nombre approprié de familles ISC, comme indiqué au point 5.4. Le constructeur intègre l'ensemble des résultats des essais ISC dans la plateforme électronique réservée à la conformité en service décrite au point 5.9.

Les tiers reconnus peuvent effectuer, chaque année, des vérifications dans n'importe quel nombre de familles ISC. Ils communiquent à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type l'ensemble des résultats des essais ISC en utilisant la plateforme électronique réservée à la conformité en service décrite au point 5.9, ou d'autres moyens appropriés lorsque cela n'est pas possible.»

3.3. Le premier paragraphe de la section 5.7.1 est libellé comme suit:

«5.7.1. *Prescriptions générales*

Le véhicule doit appartenir à une famille ISC telle que décrite au point 3 et satisfaire aux contrôles prévus dans le tableau de l'appendice 1. Il doit être immatriculé dans l'Union et avoir roulé dans l'Union pendant au moins 90 % du temps de conduite. Les essais relatifs aux émissions peuvent être effectués dans une région géographique différente de celle dans laquelle le véhicule a été sélectionné. Dans le cas où le contrôle ISC est mené par le constructeur, avec l'accord de l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type, des véhicules immatriculés dans un pays hors UE ou des véhicules ayant été immatriculés dans l'UE mais temporairement désimmatriculés peuvent être contrôlés s'ils appartiennent à la même famille ISC et sont accompagnés d'un certificat de conformité.»

3.4. Le paragraphe final de la section 5.7.1 est libellé comme suit:

«Un véhicule est exclu des essais ISC si le carburant du réservoir du véhicule ne satisfait pas aux normes applicables énoncées dans la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil (*) ou s'il est démontré ou consigné qu'un type de carburant non adapté a été utilisé.

_____

(*) Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1998/70/oj).»

3.5. La section 5.8 est libellée comme suit:

«5.8. **Taille de l'échantillon**

Lorsque les constructeurs appliquent la procédure statistique prévue au point 5.10 pour l'essai du type 1, le nombre de lots d'échantillons est fixé sur la base du volume de vente annuelle d'une famille en service dans l'Union, comme décrit dans le tableau suivant:

Tableau 1

Nombre de lots d'échantillons pour le contrôle ISC basé sur des essais du type 1

Immatriculations de véhicules dans l'UE par année civile au cours de la période d'échantillonnage	Nombre de lots d'échantillons (pour les essais du type 1)
jusqu'à 100 000	1
de 100 001 à 200 000	2
plus de 200 000	3

Chaque lot d'échantillons doit inclure suffisamment de types de véhicule (au regard des émissions), afin de garantir qu'au moins 20 % du total des immatriculations de cette famille PEMS dans l'UE pour l'année précédente sont couverts. Si la même famille PEMS est partagée entre plusieurs marques, toutes les marques doivent alors être contrôlées. Lorsque, dans une famille, il est nécessaire d'essayer plus d'un lot d'échantillons, les véhicules sélectionnés pour les deuxième et troisième lots d'échantillons doivent avoir été utilisés dans des conditions ambiantes et/ou d'utilisation typique différentes de celles des véhicules sélectionnés pour le premier échantillon.»

3.6. La section 5.9 au-dessus du tableau A4/2 est libellée comme suit:

«5.9. **Utilisation de la plateforme électronique pour la conformité en service et accès aux données requises aux fins du contrôle**

La Commission a mis en place une plateforme électronique afin de faciliter l'échange de données entre, d'une part, les constructeurs et les autres acteurs et, d'autre part, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type et de la prise de décision quant au refus ou à l'acceptation de l'échantillon.

Le constructeur complète le dossier d'informations sur la transparence des essais visé à l'article 6, paragraphe 8, dans le format spécifié dans les tableaux 1 et 2 de l'appendice 5 ainsi que dans le tableau 2 du présent point et le transmet à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type qui délivre la réception par type au regard des émissions. Le tableau 2 de l'appendice 5 doit être utilisé pour permettre la sélection de véhicules d'une même famille aux fins des essais et pour fournir, en complément du tableau 1 de l'appendice 5, les renseignements suffisants concernant les véhicules destinés aux essais.

L'autorité compétente en matière de réception par type qui accorde la réception par type au regard des émissions charge les informations figurant dans les tableaux 1 et 2 de l'appendice 5 sur la plateforme électronique visée au premier alinéa dans un délai de 5 jours ouvrables à compter de leur réception.»

3.7. Au point 5.10.1, après le troisième alinéa, le nouvel alinéa suivant est ajouté:

«Pour les véhicules dont les valeurs RDE maximales déclarées au point 48.2 du certificat de conformité sont inférieures aux limites d'émissions fixées dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257, la conformité doit être vérifiée par rapport à ces valeurs RDE maximales déclarées. S'il est constaté que l'échantillon n'est pas conforme aux valeurs RDE maximales déclarées, l'autorité chargée responsable de l'octroi de la réception par type exige du constructeur qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.»

3.8. Au point 5.10.1, il est ajouté un nouvel alinéa final libellé comme suit:

«Les fonctions décrites ci-dessus sont exécutées directement sur la plateforme électronique une fois que les fonctions concernées sont disponibles.»

3.9. La section 5.10.2 est libellée comme suit:

«5.10.2. *Regroupement des résultats ISC*

Les résultats d'essais provenant d'autres acteurs peuvent être regroupés aux fins d'une procédure statistique commune. Le regroupement des résultats d'essais exige l'autorisation écrite de toutes les parties intéressées appelées à fournir les résultats d'essais en vue du regroupement des résultats, ainsi qu'une notification à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type et sur la plateforme électronique avant le début des essais. Une des parties doit être désignée comme chef de file et chargée de la notification des données et de la communication avec l'autorité délivrant la réception par type.»

3.10. Le premier paragraphe de la section 5.10.3 est libellé comme suit:

«5.10.3. *Décision d'acceptation/de rejet/d'invalidité pour un essai unique*

Un essai d'émissions ISC est considéré comme "accepté" pour un ou plusieurs polluants lorsque le résultat des émissions est égal ou inférieur à la limite d'émissions fixée dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 pour ce type d'essai. Lors de l'essai des véhicules pendant la durée de vie supplémentaire, il convient d'utiliser les multiplicateurs de durabilité pour ajuster les limites d'émissions prévues à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.»

3.11. La section 5.10.6 suivante est ajoutée:

«5.10.6. ISC pour les véhicules complétés et les véhicules à usage spécial

Le constructeur du véhicule de base détermine les valeurs autorisées pour les paramètres énoncés dans le tableau 3. Les valeurs de paramètre autorisées pour chaque famille sont enregistrées dans la fiche de renseignements de la réception par type au regard des émissions (voir l'appendice 3 de l'annexe I) ainsi que dans la liste de transparence 1 de l'appendice 5. Le constructeur de l'étape finale n'est autorisé à utiliser les valeurs d'émissions du véhicule de base que si le véhicule complété reste dans les limites des valeurs de paramètre autorisées. Les valeurs de paramètre relatives à chaque véhicule final sont enregistrées dans son certificat de conformité.

Tableau 3

Valeurs de paramètre autorisées pour les véhicules à usage spécial complétés et multi-étapes permettant d'utiliser la réception par type au regard des émissions délivrée pour le véhicule de base

Valeurs de paramètre	Valeurs autorisées de … à…
Masse réelle du véhicule final (en kg)	
Masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule final (en kg)	
Surface frontale pour le véhicule final (en cm^2)	
Résistance au roulement (en kg/t)	
Surface frontale prévue pour l'entrée d'air de la calandre (le cas échéant) (en cm^2):	

Si un véhicule à usage spécial complété ou multi-étapes fait l'objet d'un essai et que le résultat de l'essai est en deçà de la limite d'émissions applicable, le véhicule est considéré comme ayant obtenu une décision d'acceptation pour la famille ISC aux fins du point 5.10.3.

Si le résultat de l'essai mené sur un véhicule à usage spécial complété ou multi-étapes dépasse les limites d'émissions applicables mais qu'il n'est pas supérieur à 1,3 fois les limites d'émissions applicables, le contrôleur examinera si le véhicule en question respecte les valeurs figurant au tableau 3. Toute non-conformité au regard de ces valeurs est notifiée à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type. Si le véhicule ne respecte pas ces valeurs, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type examine les motifs de la non-conformité et prend les mesures appropriées à l'égard du constructeur du véhicule à usage spécial complété ou multi-étapes afin de rétablir la conformité, y compris le retrait de la réception par type. Si le véhicule respecte les valeurs figurant au tableau 3, il est signalé comme véhicule de référence pour la famille de conformité en service aux fins du point 6.1.

Si le résultat de l'essai est supérieur à 1,3 fois les limites d'émissions applicables, le véhicule est considéré comme ayant obtenu une décision de refus pour la famille ISC aux fins du point 6.1, mais pas comme ayant obtenu une valeur aberrante pour la famille ISC concernée. Si le véhicule à usage spécial complété ou multi-étapes ne respecte pas les valeurs figurant au tableau 3, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type en est informée. Elle examine les motifs de la non-conformité et prend les mesures appropriées à l'égard du constructeur du véhicule à usage spécial complété ou multi-étapes afin de rétablir la conformité, y compris le retrait de la réception par type.»

3.12. La section 6.1 est libellée comme suit:

«6.1. Dans un délai de 10 jours ouvrables à compter de la fin du contrôle ISC de l'échantillon tel que visé au point 5.10.5, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type entame une enquête approfondie auprès du constructeur afin de déterminer si la famille ISC (ou une partie seulement) est conforme aux règles ISC et si des mesures correctives sont nécessaires. Dans le cas de véhicules à usage spécial ou multi-étapes, l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type mène également une enquête approfondie lorsqu'il y a dans une même famille ISC au moins trois véhicules défaillants présentant le même dysfonctionnement ou cinq véhicules signalés, comme indiqué au point 5.10.6.»

3.13. La section 7.6 est libellée comme suit:

«7.6. Si l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type n'approuve pas le second plan de mesures correctives, elle prend toutes les mesures appropriées, conformément à l'article 53 du règlement (UE) 2018/858, pour rétablir la conformité, y compris au besoin le retrait de la réception par type.»

3.14. Le point 4 de l'appendice 3 est libellé comme suit:

«4. Date de transmission à la GTAA ou de chargement sur la plateforme électronique»

3.15. La description figurant à la ligne ID 1 du tableau 1 de l'appendice 5 est libellée comme suit:

«Comme indiqué sur le modèle de fiche de réception UE par type figurant à l'annexe I/appendice 4 du présent règlement»

3.16. La description figurant à la ligne ID 2 du tableau 1 de l'appendice 5 est libellée comme suit:

«Comme indiqué à l'annexe I, appendice 4, section II, point 0, du présent règlement et à l'annexe A2, point 0.1 de l'appendice de la communication d'homologation de type, du règlement ONU n° 154 (*); identifiant de la famille d'interpolation, tel que défini au point 6.2.1 du même règlement

_____

(*) Règlement ONU n° 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 [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj).»

3.17. La description figurant à la ligne ID 7 du tableau 1 de l'appendice 5 est libellée comme suit:

«Comme indiqué au point 0.2.3.4.1 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154 pour RL et au point 0.2.3.5 pour RM».

3.18. Le type des donnés des lignes ID 18, ID 19, ID 42 et ID 43 du tableau 1 de l'appendice 5 est libellé comme suit:

«Formats possibles: pdf, jpg.»

3.19. La description figurant à la ligne ID 33 du tableau 1 de l'appendice 5 est libellée comme suit:

«Facultatif pour VHE-RE et VHE-NRE, correction des émissions de CO_2 CS comme défini au point 2 de l'appendice 2 de l'annexe B8 du règlement ONU n° 154»

3.20. Le tableau 1 de l'appendice 5 doit inclure les lignes supplémentaires suivantes entre les lignes 44a et 49:

	Pour les véhicules multi-étapes ou les véhicules à usage spécial multi-étapes			
«**45**	Masse autorisée pour le véhicule final en ordre de marche	Nombre	Kg	Comme déclaré au point 0.2.2.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683 (*) De - à
45a	Masse réelle autorisée du véhicule final	Nombre	kg	Comme déclaré dans le règlement (UE) 2020/683, annexe I, point 0.2.2.1. De - à
45b	Masse maximale en charge techniquement admissible autorisée du véhicule final (en kg)	Nombre	kg	Comme déclaré dans le règlement (UE) 2020/683, annexe I, point 0.2.2.1. De - à
46	Surface frontale autorisée pour le véhicule final	Nombre	cm^2	Comme déclaré dans le règlement (UE) 2020/683, annexe I, point 0.2.2.1. De - à

	Pour les véhicules multi-étapes ou les véhicules à usage spécial multi-étapes			
47	Résistance au roulement autorisée	Nombre	kg/t	Comme déclaré au point 0.2.2.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683 De - à
48	Surface frontale autorisée prévue pour l'entrée d'air de la calandre	Nombre	cm^2	Comme déclaré au point 0.2.2.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683 De - à
	POUR TOUS LES VÉHICULES			

(*) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).»

3.2.1. Le tableau 2 de l'appendice 5 est libellé comme suit:

«Tableau 2

Liste de transparence 2

Champ	Type de données	Description
TVV	Texte	Identifiant unique du type, de la variante, de la version du véhicule, tel que déclaré au point 0.2 du certificat de conformité, annexe VIII du règlement (UE) 2020/683, appendice, partie 1.
Identifiant de la famille PEMS	Texte	Comme indiqué au point 3.5.2 de l'annexe III du présent règlement.
Marque:	Texte	Raison sociale du constructeur, point 0.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683.
Dénomination commerciale	Texte	Dénomination commerciale du TVV, point 0.2.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683.
Autre dénomination	Texte	Texte libre
Catégorie et classe	Énumération (M_1, N_1 classe I, N_1 classe II, N_1 classe III, N_2, N_3, M_2, M_3)	Catégorie et classe de véhicule, annexe I, tableau 1, du règlement (UE) 2024/1257.
Carrosserie	Énumération: (AA Berline AB Voiture à hayon arrière, AC Break, AD Coupé, AE Cabriolet, AF Véhicule à usages multiples AG Break utilitaire, BA Camion, BB Camionnette, BC Unité de traction pour semi-remorque, BD Tracteur routier, BE Camion pick-up BX Châssis-cabine ou châssis-capot)	Type de carrosserie, annexe I du règlement (UE) 2020/683, point 0.3.0.2.

Champ	Type de données	Description
Numéro de réception par type au regard des émissions	Texte	Comme indiqué sur le modèle de fiche de réception UE par type figurant à l'annexe I/appendice 4 du présent règlement
Numéro de réception par type de véhicule entier (WVTA)	Texte	Identifiant de la réception par type de véhicule entier, telle que définie à l'annexe IV du règlement (UE) 2020/683
Identifiant de la famille d'émissions par évaporation	Texte	Comme indiqué au paragraphe 0.2.3.7 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154
Puissance nominale du moteur carburant 1, carburant 2 (le cas échéant)	Nombre	Point 3.2.1.8 de l'annexe A1 du règlement ONU n° 154
Pneumatiques jumelés	Oui/Non	Déclaré par OEM.
Carburant Réservoir Capacités (valeurs discrètes)	Nombre	Capacité du ou des réservoirs à carburant, point 3.2.3.1.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683.
Réservoir scellé	Oui/Non	Point 3.2.12.2.5.5.3 de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683.
WMI utilisé dans la présente combinaison WVTA +TVV	Texte	Déclaré par l'OEM (ISO 3779)
Identifiant de la famille OBM	Texte	Tel qu'apposé dans la déclaration de conformité aux exigences en matière de données environnementales pour l'OBM, la PEV et l'affichage embarqué énoncées à l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2025/1707»

ANNEXE III

VÉRIFICATION DES ÉMISSIONS EN CONDITIONS DE CONDUITE RÉELLES (RDE)

1. INTRODUCTION

La présente annexe décrit la procédure à suivre pour déterminer les émissions en conditions de conduite réelles.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions générales pour la conduite de l'essai RDE sont celles énoncées dans le règlement ONU n° 168 ([1]), pour ce qui concerne le niveau 1A.

2.2. Pour les types de véhicule réceptionnés au regard des émissions conformément à la présente annexe, les résultats finals des émissions RDE calculés conformément à la présente annexe lors de tout essai RDE possible effectué conformément aux prescriptions de la présente annexe ne doivent être supérieurs à aucune des limites d'émissions Euro 7 pertinentes indiquées dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.

2.3. Le constructeur peut déclarer la conformité à des limites d'émissions plus basses en déclarant des valeurs plus basses appelées «valeurs RDE maximales déclarées», soit pour les NOx, soit pour les PN, soit pour les deux, dans le certificat de conformité RDE du constructeur et dans le certificat de conformité de chaque véhicule. Ces valeurs RDE maximales déclarées sont utilisées pour vérifier la conformité des véhicules, lorsque cela est applicable, y compris pour les essais effectués dans le cadre du contrôle de la conformité en service et de la surveillance du marché.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les prescriptions techniques pour la conduite de l'essai RDE sont celles énoncées au point 6 et dans les annexes du règlement ONU n° 168, sous réserve des exceptions décrites aux points ci-dessous.

3.1. La définition suivante est ajoutée après le point 3.1:

Par «valeurs RDE maximales déclarées», on entend les valeurs d'émissions, qui doivent être nécessairement inférieures aux limites d'émissions applicables, déclarées à titre facultatif par le constructeur et utilisées pour vérifier la conformité par rapport aux limites d'émissions inférieures.

3.2. Le point 10.8 du règlement ONU n° 168 est libellé comme suit:

«10.8. Communication de données: Toutes les données d'un même essai RDE doivent être enregistrées conformément aux fichiers d'échange et de communication de données définis par la Commission ([2]).»

3.3. Les points suivants sont ajoutés après le point 10.8 du règlement ONU n° 168:

«10.9. *Communication et diffusion des informations des essais de réception par type RDE*

10.9.1. Un rapport technique préparé par le constructeur doit être mis à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception. Le rapport technique est constitué de 4 éléments:

i) le fichier d'échange de données

ii) le fichier du rapport

iii) la description du véhicule et du moteur, comme décrit dans l'appendice 4 de l'annexe I du présent règlement.

([1]) Règlement ONU n° 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) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

([2]) Voir lien CIRCABC: https://circabc.europa.eu/ui/group/f4243c55-615c-4b70- a4c8-1254b5eebf61/library/a0be83ba-89bd-4499-8189-2696362d2f72?p=1.

iv) un support visuel (photos et/ou vidéos) de l'installation du PEMS sur le véhicule testé, d'une qualité et d'une quantité adéquates pour permettre d'identifier le véhicule et d'estimer si l'installation de l'unité principale PEMS, de l'EFM, de l'antenne GNSS et de la station météorologique suivent les recommandations des fabricants de l'instrument et les bonnes pratiques générales de l'essai PEMS.

10.9.2. Le constructeur doit veiller à ce que les informations énumérées au point 10.9.2.1 soient diffusées sur un site web accessible au public sans frais et sans qu'il soit nécessaire pour l'utilisateur de révéler son identité ou de s'enregistrer. Le constructeur doit tenir la Commission et les autorités compétentes en matière de réception par type informées de l'adresse du site web.

10.9.2.1. Le site web doit permettre une recherche avec caractères génériques dans la base de données sous-jacente d'un ou de plusieurs des éléments suivants:

Marque, type, variante, version, dénomination commerciale ou numéro de réception par type indiqués dans le certificat de conformité, conformément à l'annexe VIII du règlement (UE) 2020/683.

Les informations décrites ci-dessous doivent être disponibles pour chaque véhicule dans le cadre d'une recherche:

— l'ID de la famille PEMS à laquelle appartient ce véhicule, conformément à la liste de transparence 2 de l'annexe II du présent règlement;

— les valeurs RDE maximales déclarées telles que rapportées au point 48.2 du certificat de conformité, telles que décrites à l'annexe VIII du règlement (UE) 2020/683.

10.9.2.2. Sur demande, sans frais et dans un délai de 10 jours, le constructeur met le rapport technique visé au point 10.9.1 à la disposition de tout tiers reconnu et de la Commission. Le constructeur doit également communiquer à d'autres parties le rapport technique visé au point 10.9.1, sur demande et moyennant des frais raisonnables et proportionnés qui ne sont pas de nature à dissuader un demandeur ayant une raison justifiée de demander les informations concernées et n'excèdent pas les coûts internes engagés par le constructeur pour communiquer les informations demandées.

Sur demande, l'autorité compétente en matière de réception par type met les informations énumérées aux points 10.9.1 et 10.9.2 à la disposition d'un tiers reconnu ou de la Commission, sans frais et dans un délai de 10 jours à compter de la réception de la demande. L'autorité compétente en matière de réception par type met également à la disposition de tiers, sur demande, les informations énumérées aux points 10.9.1 et 10.9.2 moyennant une redevance raisonnable et proportionnée, qui ne décourage pas un enquêteur ayant un intérêt justifié de demander les informations concernées ou ne dépasse pas les coûts internes de l'autorité pour la mise à disposition des informations demandées.».

3.4. La première phrase du point 6.1 de l'annexe 5 du règlement ONU n° 168 est libellée comme suit:

«L'analyseur PN doit être composé d'une unité de préconditionnement et d'un détecteur de particules dont l'efficacité de comptage est au minimum de 50 % pour des particules d'un diamètre de 10 nm environ.».

3.5. La légende de la figure A5/1 du point 6.1 de l'annexe 5 du règlement ONU n° 168 est libellée comme suit:

«(les pointillés représentent des pièces optionnelles. La section chauffée doit être activée catalytiquement. EFM = débitmètre massique des gaz d'échappement, d = diamètre intérieur et PND = dilueur de la concentration en nombre de particules).».

3.6. La première phrase du quatrième paragraphe du point 6.1 de l'annexe 5 du règlement ONU n° 168 est libellée comme suit:

«L'analyseur PN doit inclure une section chauffée catalytiquement active à une température de paroi ≥ 573 K.».

3.7. La dernière phrase du point 6.1 de l'annexe 5 du règlement ONU n° 168 ne s'applique pas.

3.8. Le tableau A5/3a du point 6.2 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 168 est libellé comme suit:

«d_p [nm]	10	15	30	50	70	100	200
E(d_p) analyseur PN	0,1 – 0,5	0,3 – 0,7	0,75 – 1,05	0,85 – 1,15	0,85 – 1,15	0,80 – 1,20	0,80 – 2,00»

3.9. Le premier paragraphe sous le tableau A5/3a du point 6.2 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 168 est libellé comme suit:

«L'efficacité E(dp) est définie comme étant le rapport entre les relevés de concentration numérique du système d'analyseur PN et ceux d'un compteur de particules à condensation de référence (CPC) (avec une efficacité de comptage supérieure à 90 % pour un diamètre de mobilité électrique équivalent de 10 nm, dont la linéarité a été vérifiée et qui a été étalonné avec un électromètre) ou d'un électromètre de référence, mesurant en parallèle un aérosol monodispersé avec un diamètre de mobilité dp et normalisés dans les mêmes conditions de température et de pression.»

3.10. La troisième phrase du point 6.3 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 168 est libellée comme suit:

«L'instrument de référence doit être un électromètre ou un compteur de particules à condensation (CPC) avec une efficacité de comptage supérieure à 90 % pour les particules ayant un diamètre de mobilité électrique de 10 nm, dont la linéarité a été vérifiée.».

3.11. La dernière phrase du premier paragraphe du point 6.3 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 168 est libellée comme suit:

«À défaut, un système de comptage du nombre de particules conforme au règlement ONU nº 154 sur WLTP avec une efficacité de comptage supérieure à 90 % pour les particules ayant un diamètre de mobilité électrique de 10 nm peut être utilisé comme instrument de référence pour le contrôle de la linéarité du système complet.».

3.12. Les première et deuxième phrases du point 6.4 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 168 sont libellées comme suit:

«Le système doit retenir plus de 99,9 % des particules de tétracontane [$CH_3(CH_2)_{38}CH_3$] ≥ 30 nm, avec une concentration à l'entrée ≥ 10 000 particules par centimètre cube à une dilution minimale.

Il doit également atteindre une efficacité d'élimination du tétracontane supérieure à 99,9 % avec un diamètre médian de comptage supérieur à 50 nm et une densité supérieure à 1 mg/m^3.»

3.13. La phrase suivante est ajoutée au point 4.4.1.2 de l'annexe 8 du règlement ONU nº 168:

«Pour les véhicules qui sont équipés d'un dispositif limitant la vitesse du véhicule à 90 km/h, les fenêtres de moyenne vitesse sont caractérisées par des vitesses moyennes du véhicule v_j inférieures à 70 km/h.».

3.14. La phrase suivante est ajoutée au point 4.4.1.3 de l'annexe 8 du règlement ONU nº 168:

«Pour les véhicules qui sont équipés d'un dispositif limitant la vitesse du véhicule à 90 km/h, les fenêtres de haute vitesse sont caractérisées par des vitesses moyennes du véhicule v_j supérieures ou égales à 70 km/h et inférieures à 90 km/h.».

ANNEXE IV

DISPOSITIFS ET STRATÉGIES DE FALSIFICATION

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe définit les essais, méthodes et procédures permettant d'établir l'absence de dispositifs et de stratégies de falsification au sens de l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2024/1257 et conformément aux obligations incombant aux constructeurs en vertu de l'article 4 dudit règlement.

1.2. La présente annexe spécifie également la documentation qui assure la surveillance et l'application correctes des règles relatives aux dispositifs et stratégies de falsification. Elle vise à renforcer les mécanismes de contrôle des émissions, à accroître la transparence et à veiller à ce que les véhicules respectent les exigences réglementaires relatives à la durée de vie des véhicules, en particulier les limites d'émissions d'échappement et par évaporation Euro 7 dans les conditions énoncées à l'annexe III du règlement (UE) 2024/1257, ainsi que l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification.

1.3. Les spécifications pour les méthodologies, les essais et les procédures qui ont trait à l'intégrité des données, notamment la falsification de 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, figurent dans le règlement d'exécution (UE) 2025/1707.

1.4. La présente annexe définit également les rôles et les responsabilités des acteurs concernés pour garantir le respect des prescriptions réglementaires susmentionnées et l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification.

1.5. Aux fins de la présente annexe, les dispositifs et stratégies de falsification doivent être interprétés au sens de l'article 3, points 41 et 42, du règlement (UE) 2024/1257. La notion de stratégie de falsification doit être distinguée des notions de «stratégies de base de réduction des émissions (BES)» et de «stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES)», qui sont définies respectivement à l'article 2, points 17 et 18, du présent règlement, et qui se rapportent aux prescriptions en matière de documentation figurant dans la présente annexe.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES — ESSAIS ET MÉTHODOLOGIES

2.1. En référence aux dispositions de l'article 3, points 41 et 42, du règlement (UE) 2024/1257, i) les dispositifs et stratégies de falsification relatifs aux émissions (échappement, évaporation ou autres) et ii) les dispositifs et stratégies de falsification relatifs à l'intégrité des données devraient être distingués.

2.2. Lors de l'évaluation de situations qui pourraient impliquer l'utilisation de dispositifs ou stratégies de falsification pour les émissions d'échappement et par évaporation, il convient de procéder à une évaluation et à une interprétation larges de ces situations. 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 figurant dans le 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 ou stratégies de falsification. Les autorités de surveillance du marché devraient appliquer des essais de dépistage et des mesures coercitives spécifiques afin d'empêcher le contournement des prescriptions Euro 7.

2.3. L'évaluation de ces situations dans le cadre de la réception par type devrait distinguer et identifier les situations spécifiques où la réduction de l'efficacité du contrôle des émissions d'échappement et par évaporation ([1]) est justifiée par des raisons techniques et n'est pas due à une falsification. Ceci est particulièrement pertinent dans des conditions de conduite qui sont voisines d'une ou plusieurs conditions limites d'un essai d'émissions réglementées. Pour ces situations, les constructeurs doivent respecter des critères pour la déclaration de stratégies de contrôle des émissions techniquement justifiées qui ne sont actives que pour un ensemble spécifique de conditions ambiantes ou opérationnelles, en documentant et en expliquant la réduction d'efficacité du contrôle des émissions qui peut

([1]) Règlement (UE) 2024/1257, considérant (26).

être observée (par exemple, le dosage du réactif peut s'arrêter à des températures très basses en raison de limitations physiques du matériel). Ces stratégies de contrôle des émissions techniquement justifiées doivent satisfaire à des critères stricts pour démontrer qu'il s'agit de stratégies acceptables et que, de ce fait, il ne s'agit pas d'un dispositif ou d'une stratégie de falsification tels que définis dans le règlement (UE) 2024/1257, sans préjudice des prescriptions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, du même règlement. La méthodologie pour l'évaluation et la réception d'une stratégie AES est spécifiée dans l'appendice 1 de la présente annexe.

2.4. Les constructeurs veillent à ce qu'aucun véhicule ne soit équipé de dispositifs ou stratégies de falsification agissant sur l'intégrité des données, tels que définis aux points 41 et 42 de l'article 3 du règlement (UE) 2024/1257.

2.5. Les constructeurs n'introduisent pas de mises à jour de logiciel ou d'étalonnage qui falsifient des données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie en mode électrique ou à la durabilité de la batterie, que ce soit avant ou après la mise sur le marché.

2.6. Les constructeurs communiquent à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type toute mise à jour de logiciel ou d'étalonnage qui affecte l'intégrité de données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie en mode électrique ou à la durabilité de la batterie.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES — DOCUMENTATION

3.1. Les constructeurs documentent leurs stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES) lors de la réception par type. La procédure d'évaluation des stratégies AES garantit la réception cohérente d'éléments de conception ou actions, conformément à l'article 14, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257. Pour que les autorités chargées de l'octroi de la réception par type puissent évaluer l'utilisation correcte des stratégies AES, compte tenu de l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification prévue à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2024/1257, le constructeur communique un dossier de documentation étendue, comme décrit dans l'appendice 1 de la présente annexe.

3.2. La documentation étendue reste strictement confidentielle. Elle peut être conservée par l'autorité compétente en matière de réception ou, à la discrétion de celle-ci, par le constructeur. Dans le cas où le constructeur conserve le dossier de documentation, celui-ci est identifié et daté par l'autorité compétente en matière de réception une fois qu'elle l'a examiné et approuvé. Le dossier est mis à disposition pour inspection par l'autorité compétente en matière de réception au moment de la réception ou à tout autre moment pendant la période de validité de la réception.

3.3. Les constructeurs communiquent également aux autorités compétentes en matière de réception un dossier de documentation officielle, tel que décrit dans l'appendice 2 de la présente annexe, contenant des informations sur les stratégies AES/BES qui permettraient à un évaluateur indépendant d'identifier si les émissions mesurées peuvent être attribuées à une stratégie AES ou BES, ou si elles sont potentiellement dues à un dispositif ou une stratégie de falsification.

3.4. Les constructeurs mettent le dossier de documentation officielle à la disposition de toutes les autorités compétentes en matière de réception par type, des services techniques, des autorités de surveillance du marché, des tiers reconnus et de la Commission sur demande.

3.5. Les constructeurs introduisent un indicateur (drapeau ou minuteur AES) pour indiquer quand un véhicule fonctionne dans un mode où une stratégie AES documentée dans le dossier de documentation étendue est active au lieu du mode BES. Cet indicateur doit être disponible par l'intermédiaire du port série du connecteur de diagnostic standard sur demande d'un outil générique de diagnostic. La stratégie AES activée doit être repérable à l'aide du dossier de documentation officielle.

4. RÔLES ET RESPONSABILITÉS

4.1. Cette section définit les rôles et responsabilités des acteurs concernés pour garantir la conformité aux prescriptions réglementaires:

— Pour les constructeurs de véhicules: elle introduit des critères pour la déclaration de stratégies auxiliaires de contrôle des émissions justifiées qui sont actives à des fins spécifiques et en réponse à un ensemble spécifique de conditions ambiantes ou opérationnelles. Ces stratégies de contrôle des émissions satisfont à des critères techniques stricts afin de démontrer qu'elles ne constituent pas un dispositif ou une stratégie de falsification tels que définis dans le règlement (UE) 2024/1257.

— Pour les autorités compétentes en matière de réception par type: elle introduit des critères pour la réception de stratégies techniquement justifiées de contrôle des émissions. La réception de ces stratégies de contrôle des émissions s'appuie sur le concept de Stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES), qui est adapté du cadre juridique Euro 6. La présente annexe étaye la documentation des stratégies AES et clarifie leur rôle dans l'aide à la mesure et à la surveillance des émissions au moyen de systèmes de surveillance embarqués (OBM).

— Pour les autorités de surveillance du marché: elle établit un cadre pour la détection des dispositifs et stratégies de falsification au moyen d'essais de dépistage et de mesures coercitives spécifiques visant à empêcher le contournement des prescriptions Euro 7.

— Pour les tiers reconnus et la Commission européenne: elle définit les rôles dans l'exécution des essais de dépistage.

4.2. Rôles et responsabilités des constructeurs de véhicules

4.2.1. Les constructeurs garantissent l'absence de dispositifs et de stratégies de falsification en rapport avec les émissions dans le cadre du présent règlement: les constructeurs garantissent qu'aucun véhicule n'est équipé de dispositifs ou stratégies de falsification, tels que définis aux points 41 et 42 de l'article 3 du règlement (UE) 2024/1257.

4.2.2. Les constructeurs documentent les mises à jour logicielles sur les véhicules en service qui réduisent l'efficacité des stratégies de contrôle des émissions après la réception par type.

4.2.3. Les constructeurs communiquent à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type toute mise à jour logicielle ou tout calibrage affectant les systèmes de contrôle des émissions d'échappement.

4.2.4. Les constructeurs documentent les stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES) dans le cadre de la réception par type, comme spécifié au point 3 «Prescriptions techniques — Documentation».

4.2.5. Le constructeur coopère avec l'autorité compétente en matière de réception par type pour permettre de sélectionner jusqu'à un maximum de 5 stratégies AES qui seront suivies par le système OBM conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2025/1707.

4.3. Rôles et responsabilités des autorités compétentes en matière de réception par type

4.3.1. À la demande du constructeur, l'autorité compétente en matière de réception par type effectue une évaluation préliminaire de la stratégie AES pour les nouveaux types de véhicule au regard des émissions, parallèlement à la sélection des stratégies AES prévue au point 4.2.5. Dans ce cas, la documentation utile est remise à l'autorité compétente en matière de réception dans un délai de 2 à 12 mois avant le début du processus de réception par type.

4.3.2. L'autorité compétente en matière de réception par type effectue une évaluation préliminaire basée sur le dossier de documentation étendue, comme décrit au point b) de l'appendice 2 de la présente annexe, communiqué par le constructeur. L'autorité compétente en matière de réception par type effectue l'évaluation conformément à la méthodologie décrite dans l'appendice 1 de la présente annexe. Elle peut s'en écarter dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.

4.3.3. L'évaluation préliminaire de la stratégie AES pour les nouveaux types de véhicule au regard des émissions reste valide aux fins de la réception par type pendant une période de 18 mois. A la demande du constructeur, cette période peut être prolongée de 12 mois supplémentaires par l'autorité compétente en matière de réception par type.

4.3.4. En coopération avec le constructeur, l'autorité compétente en matière de réception par type sélectionne jusqu'à un maximum de 5 stratégies AES qui seront suivies par le système OBM conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2025/1707. La sélection de stratégies AES doit donner la priorité aux stratégies AES ayant le plus grand impact attendu par la combinaison de leur effet sur les émissions lorsqu'elles sont actives et de leur taux d'activation attendu lorsque le véhicule est en cours d'utilisation.

4.3.5. Le dossier de documentation étendue est identifié et daté par l'autorité compétente en matière de réception par type. Si le dossier de documentation étendue est conservé par l'autorité compétente en matière de réception par type, il doit l'être pendant une période minimale de 10 ans à compter de l'octroi de la réception.

4.3.6. L'autorité compétente en matière de réception par type évalue la documentation des mises à jour logicielles qui réduisent l'efficacité des stratégies de contrôle des émissions après la réception par type et prolongent la réception au besoin tant que les exigences continuent d'être remplies.

4.3.7. L'autorité compétente en matière de réception par type peut tester la fonctionnalité du drapeau ou minuteur AES pour indiquer si un véhicule fonctionne dans le mode AES au lieu du mode BES.

4.3.8. Les autorités compétentes en matière de réception par type garantissent une évaluation harmonisée des stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES). Une liste des stratégies AES jugées non admissibles par les autorités compétentes en matière de réception par type est établie sur une base annuelle par le Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre et mise à la disposition du public par la Commission au plus tard à la fin du mois de mars de l'année suivante, dans le cas où des stratégies AES ont été jugées non admissibles par le Forum.

4.4. Rôles et responsabilités des autorités de surveillance du marché

4.4.1. Les autorités de surveillance du marché peuvent effectuer des essais de dépistage afin de détecter des dispositifs et stratégies de falsification en rapport avec les émissions.

4.4.2. Les autorités de surveillance du marché devraient décider au cas par cas quelles méthodes sont les mieux adaptées, sur la base d'une évaluation appropriée des risques tenant compte d'une éventuelle non-conformité, de la probabilité de son apparition et d'autres indicateurs possibles, tels que la gravité de son apparition.

4.4.3. La recherche de dispositifs ou stratégies de falsification pourrait inclure deux cas distincts:

Cas A) «Détection de limite»: dispositifs ou stratégies de falsification qui utilisent les limites d'essais réglementés ou leurs substituts comme déclencheurs (notamment: température ambiante, altitude, durée du parcours, carburant consommé et plages dynamiques de la conduite) ou;

Cas B) «Détection d'essai»: dispositifs ou stratégies de falsification déclenchés par la présence d'un équipement d'essai (par exemple: augmentation de la contre-pression au tuyau d'échappement, signaux sur les capteurs ultrasoniques arrière, connexion d'un enregistreur de données sur le port OBD) ou la localisation du véhicule (c'est-à-dire tout ce qui informe le véhicule qu'un essai sur route de ses émissions d'échappement est en cours). Ces dispositifs et stratégies de falsification «Détection d'essai» s'appliquent principalement aux essais sur route au moyen d'un système PEMS, étant donné que les véhicules testés en laboratoire ont généralement besoin d'utiliser un «mode banc d'essai» spécial pour qu'il soit possible de tester les émissions sans déclencher des dispositifs de sécurité, etc.

4.4.4. Pour toutes les campagnes d'essais de dépistage, il doit être nécessaire, au minimum, d'inclure l'essai du véhicule avec les méthodologies réglementaires. Il s'agit d'une étape importante pour faire en sorte que le véhicule soit exempt de défauts de fonctionnement, de manque d'entretien ou d'autres problèmes similaires qui augmenteraient indûment le niveau des émissions.

4.4.5. Pour détecter la présence de dispositifs ou stratégies de falsification selon le Cas A, il est nécessaire que les véhicules soient testés en faisant varier les conditions de l'essai réglementé qualifiées de «modalités». L'ensemble des modalités n'est pas fixe mais, au contraire, gardé ouvert en raison de la nécessité de détecter les comportements spécifiques de la technologie en réponse à un ensemble complexe de paramètres et de la nécessité de conserver un caractère imprévisible.

4.4.6. Les autorités de surveillance du marché font respecter l'interdiction des dispositifs et stratégies de falsification en rapport avec les émissions. Si un dispositif ou une stratégie de falsification en rapport avec les émissions est identifié, les autorités de surveillance du marché procèdent conformément au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858.

4.4.7. Les autorités de surveillance du marché veillent à l'application uniforme des critères pour l'évaluation des essais de dépistage en se rapportant à la version la plus récente des orientations non contraignantes en la matière publiées par l'Union européenne et aux informations disponibles dans le cadre du Forum pour l'échange d'informations sur la mise en œuvre.

4.5. Rôles et responsabilités de la Commission et des tiers reconnus

4.5.1. La Commission et les tiers reconnus peuvent réaliser des essais de dépistage pour détecter des dispositifs et stratégies de falsification en rapport avec les émissions conformément au point 4.4.1.

Appendice 1

Méthodologie pour l'évaluation et l'approbation des stratégies AES et BES

Le présent appendice propose une approche structurée pour l'évaluation et l'approbation des stratégies auxiliaires de réduction des émissions (AES) et des stratégies de base de réduction des émissions (BES).

1. Documentation des stratégies AES et BES

1.1. Les constructeurs doivent inclure une description technique de leurs stratégies BES dans le dossier de documentation étendue conformément à l'appendice 2.

1.2. Les constructeurs doivent documenter toutes les stratégies AES, en omettant éventuellement certaines stratégies AES conformément au point 1.5. Les constructeurs justifient l'utilisation d'une stratégie AES documentée sur la base d'un ou de plusieurs des critères suivants:

a) La stratégie AES est nécessaire à la sécurité de fonctionnement du véhicule.

b) La stratégie AES est nécessaire pour éviter des dommages soudains et irréparables à un composant du groupe motopropulseur ([1]).

c) La stratégie AES est active uniquement lors du démarrage du moteur.

d) La stratégie AES est nécessaire en raison des limitations physiques du système de contrôle des émissions.

1.3. Pour chaque stratégie AES, les constructeurs doivent présenter:

— une description de la justification technique de la stratégie AES Celle-ci sera étayée par des éléments de preuve tels que des essais de durabilité ou des analyses de risques, démontrant pourquoi la stratégie AES est techniquement nécessaire;

— une description des conditions précises qui conduisent à l'activation et à la désactivation de la stratégie AES. Celle-ci inclut, le cas échéant, des paramètres du moteur, des paramètres ambiants et toute autre condition pertinente;

— une estimation des émissions et de l'impact pour le CO_2 de la stratégie AES lorsqu'elle est active;

— une estimation du taux attendu d'activation de la stratégie AES lorsque le véhicule est en cours d'utilisation.

1.4. Les informations visées au point 1.3 sont incluses dans le dossier de documentation étendue conformément à l'appendice 2.

1.5. Les constructeurs peuvent omettre du dossier de documentation étendue toute stratégie AES qui remplit une ou plusieurs des conditions suivantes:

— cette stratégie AES n'entraîne pas de dépassement des valeurs limites définies à l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257 lorsqu'elle est active;

— cette stratégie AES ne réduit pas l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions lorsqu'elle est active;

— les conditions conduisant à l'activation de cette stratégie AES sont en grande partie incluses dans les procédures d'essai.

2. Évaluation des stratégies AES et BES

2.1. Les autorités approuvent une stratégie BES qui satisfait aux exigences en matière de documentation du point 1.1.

([1]) Tel que défini dans la résolution mutuelle n° 2 (M.R.2) des accords de 1958 et de 1998 de la CEE-ONU.

2.2. Les autorités approuvent une stratégie AES documentée si elle est techniquement justifiée par un ou plusieurs des critères visés au point 1.2 et à condition que les critères suivants soient également remplis:

— la justification technique de la stratégie AES est satisfaisante et étayée par des éléments de preuve appropriés;

— les conditions qui conduisent à l'activation et à la désactivation de la stratégie AES sont fixées conformément aux caractéristiques techniques des systèmes de contrôle des émissions concernés et non pas aux conditions limites ou à d'autres conditions couvertes par un essai réglementaire.

3. Approbation des stratégies AES et BES

L'autorité compétente en matière de réception par type approuve les stratégies AES et BES présentées par le constructeur sur la base du contenu du dossier de documentation étendue.

Le dossier de documentation étendue est limité à 100 pages.

Le dossier de documentation étendue peut être complété par des annexes et autres documents joints, contenant des éléments supplémentaires et complémentaires, si nécessaire. Le constructeur envoie une nouvelle version consolidée du dossier de documentation étendue (avec suivi des modifications) à l'autorité compétente en matière de réception par type chaque fois que des changements sont introduits dans la stratégie AES. La nouvelle version de la stratégie AES est évaluée et approuvée par l'autorité compétente en matière de réception par type.

Le dossier de documentation étendue comprend une déclaration des versions logicielles et des étalonnages utilisés pour contrôler ces stratégies AES/BES, y compris les sommes de contrôle appropriées ou les valeurs de référence de ces versions logicielles et étalonnages, ainsi que des instructions à l'autorité sur la manière de lire les sommes de contrôle ou les valeurs de référence; la déclaration est mise à jour et envoyée à l'autorité compétente en matière de réception par type qui détient ce dossier de documentation étendue à chaque nouvelle version logicielle ou nouvel étalonnage qui a un impact sur la stratégie AES/BES. Les constructeurs peuvent demander à utiliser une alternative à une somme de contrôle si elle offre un niveau de traçabilité équivalent pour la gestion des versions logicielles et des étalonnages.

Le dossier de documentation étendue inclut également une déclaration du constructeur certifiant l'absence de dispositifs ou stratégies de falsification. L'approbation du dossier de documentation étendue ne constitue pas une preuve de l'absence de dispositifs ou stratégies de falsification.

Appendice 2

DOSSIERS DE DOCUMENTATION

Dossier de documentation officielle

Le constructeur peut utiliser un seul dossier de documentation officielle pour plusieurs réceptions par type au regard des émissions. Le dossier de documentation officielle doit contenir les informations suivantes:

Point	Explication
1. **Numéro(s) de réception par type au regard des émissions**	Liste du ou des numéros de réception par type au regard des émissions couverts par cette déclaration BES-AES: y compris la référence de la réception par type, la référence du logiciel, le numéro d'étalonnage ou les sommes de contrôle de chaque version et de chaque unité de commande pertinente, telle que celles du moteur et du post-traitement
Méthode de lecteur du logiciel et version d'étalonnage	Par exemple, explication du fonctionnement de l'outil de balayage
2. **Stratégies de base de réduction des émissions**	
BES x	Description de la stratégie x
BES y	Description de la stratégie y
3. **Stratégies auxiliaires de réduction des émissions**	
Présentation des stratégies AES	Liens hiérarchiques entre AES: quelle stratégie AES prévaut s'il y en a plusieurs
AES x	— Description et justification de la stratégie AES — Paramètres mesurés ou modélisés relatifs à l'activation de la stratégie AES — Autres paramètres servant à activer la stratégie AES — Augmentation des émissions de polluants et de CO_2 lors de l'utilisation de la stratégie AES par rapport à la stratégie BES — Estimation du taux attendu d'activation de la stratégie AES lorsque le véhicule est en cours d'utilisation.
AES y	Comme ci-dessus

Dossier de documentation étendue

Le dossier de documentation étendue doit être structuré comme suit:

Dossier de documentation étendue pour l'application de la stratégie AES n° YYY/OEM conformément au règlement (UE) 2024/1257

Parties	Paragraphe	Point	Explication
Documents introductifs		Lettre de présentation à l'autorité compétente en matière de réception par type (TAA)	Référence du document comprenant la version, la date d'émission du document et la signature de la personne compétente de l'organisation du constructeur
		Tableau des versions	Contenu des modifications apportées dans chaque version: indication de la partie modifiée
		Description des types d'émissions concernés	
		Liste des documents annexés	Liste de tous les documents joints

Parties	Paragraphe	Point	Explication
		Références croisées	(Indiquer où trouver chaque exigence du règlement)
		Déclaration sur l'absence de dispositifs et stratégies de falsification	+ signature
Document de base	0	Acronymes et abréviations	
	1	DESCRIPTION GÉNÉRALE	
	1.1	Présentation générale du moteur	Description des caractéristiques principales: cylindrée, post-traitement, …
	1.2	Architecture générale du système	Schéma fonctionnel du système: liste des capteurs et actuateurs, explication des fonctions générales du moteur
	1.3	Interprétation de la version du logiciel et de l'étalonnage	Par exemple, explication du fonctionnement de l'outil de balayage
	2	Stratégies de base de réduction des émissions	
	2.x	BES x	Description de la stratégie x
	2.y	BES y	Description de la stratégie y
	3	Stratégies auxiliaires de réduction des émissions	
	3.0	Présentation des stratégies AES	Liens hiérarchiques entre AES: description et justification (sécurité, fiabilité, etc.)
	3.x	AES x	3.x.1 Justification de la stratégie AES 3.x.2 Paramètres mesurés et/ou modélisés pour la caractérisation de la stratégie AES 3.x.3 Mode d'action de la stratégie AES - Paramètres utilisés 3.x.4 Effet de la stratégie AES sur les polluants et le CO_2 3.x.5 Estimation du taux attendu d'activation de la stratégie AES lorsque le véhicule est en cours d'utilisation.
	3.y	AES y	3.y.1 3.y.2 etc.
	La limite de 100 pages se termine ici		
	Annexe		Liste des types couverts par cette stratégie BES-AES: y compris la référence de la réception par type, la référence du logiciel, le numéro d'étalonnage, les sommes de contrôle de chaque version et de chaque unité de commande (moteur et/ou post-traitement, le cas échéant)

Parties	Paragraphe	Point	Explication
Documents joints		Note technique concernant la justification de la stratégie AES n° xxx	Évaluation des risques ou justification par des essais ou exemple de dommage soudain, le cas échéant
		Note technique concernant la justification de la stratégie AES n° yyy	
		Rapport d'essai concernant la quantification de l'incidence spécifique de la stratégie AES	Rapport d'essai couvrant tous les essais effectués en vue de justifier la stratégie AES: détails sur les conditions d'essai, description du véhicule, date des essais, incidence sur les émissions et le CO_2 avec ou sans activation de la stratégie AES

ANNEXE V

VÉRIFICATION DES ÉMISSIONS DE GAZ DE CARTER

(ESSAI DU TYPE 3)

1. INTRODUCTION

1.1. Le constructeur doit veiller à ce que le système de ventilation du moteur ne permette pas l'émission de gaz de carter dans l'atmosphère. Pour les besoins de la réception par type, le constructeur fournit à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type une déclaration de conformité signée concernant les prescriptions en matière d'émissions de gaz de carter des véhicules pourvus d'un moteur à allumage commandé.

1.2. Un modèle de déclaration du constructeur concernant la conformité aux prescriptions de l'essai du type 3 figure dans l'appendice 1 de la présente annexe.

1.3. Si l'autorité chargée de l'octroi de la réception demande un essai de démonstration lors de la réception par type ou à l'occasion d'un essai de vérification de la conformité de la production, de la conformité en service ou de contrôles dans le cadre de la surveillance du marché, la présente annexe décrit la procédure pour l'essai du type 3 de vérification des émissions de gaz de carter comme décrit dans la section 5.3.3 du règlement ONU n° 83.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions générales pour conduire l'essai du type 3 sont celles énoncées dans les sections 1 et 2 de l'annexe 6 du règlement ONU n° 83, avec les exceptions indiquées au point 2.2 ci-dessous.

2.2 Les coefficients de résistance à l'avancement sur route à utiliser sont ceux du véhicule L (VL). À défaut de véhicule VL, la résistance à l'avancement sur route du véhicule H (VH) sera utilisée. Dans ce cas, VH est défini conformément au point 4.2.1.1.1 de l'annexe B4 du règlement ONU n° 154. Si la méthode d'interpolation est utilisée, VL et VH sont spécifiés au point 4.2.1.1.2 de l'annexe B4 du règlement ONU n° 154.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

3.1. Les prescriptions techniques sont celles énoncées dans les sections 3 à 6 de l'annexe 6 du règlement ONU n° 83.

Appendice 1

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS APPLICABLES À L'ESSAI DU TYPE 3

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur): …..

Déclare que les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]) sont conformes aux prescriptions applicables à l'essai du type 3.

Conformément à l'annexe V du règlement (UE) 2024/1257:

[ ] un système de carter fermé est installé.

[ ] les émissions de gaz de carter sont envoyées directement ou indirectement au tuyau d'échappement du véhicule.

[ ] les émissions de gaz de carter sont acheminées vers un autre système qui empêche les émissions de gaz de carter dans l'atmosphère.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* ([3])]

Pièces jointes

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique (le cas échéant).

([1]) Biffer les mentions inutiles.
([2]) Situé dans l'Union.
([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

ANNEXE VI

DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS PAR ÉVAPORATION

(ESSAI DU TYPE 4)

1. INTRODUCTION

La présente annexe définit la méthode permettant de déterminer le niveau des émissions par évaporation des véhicules légers selon une procédure répétable et reproductible conçue pour être représentative des conditions de conduite réelles.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Les prescriptions générales pour la conduite de l'essai du type 4 sont celles énoncées au point 6.6 du règlement ONU n° 154. La valeur limite est celle fixée au tableau 3 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les prescriptions techniques pour la conduite de l'essai du type 4 sont celles énoncées à l'annexe C3 du règlement ONU n° 154.

ANNEXE VII

VÉRIFICATION DE LA DURABILITÉ DES SYSTÈMES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

(ESSAI DU TYPE 5)

1. DÉCLARATION

1.1. Pour les besoins de la réception par type, le constructeur fournit à l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type une déclaration de conformité signée concernant les prescriptions en matière de durabilité des systèmes de contrôle des émissions.

La déclaration de conformité doit également inclure les facteurs de détérioration applicables déterminés conformément aux procédures indiquées à l'annexe C4 du règlement ONU n° 154 ou tout autre moyen approprié au choix du constructeur.

Un modèle de déclaration du constructeur concernant la conformité aux prescriptions en matière de durabilité des systèmes de contrôle des émissions figure à l'appendice 1 de la présente annexe.

1.2. Si un essai est demandé au cours de la période de vie principale ou de la période de vie supplémentaire pour les besoins de la vérification de la conformité en service ou de contrôles de surveillance du marché, cet essai doit suivre les prescriptions pour la démonstration de la conformité aux limites d'émissions d'échappement pour la réception par type. De plus, l'essai doit suivre les procédures usuelles pour les essais de vérification de la conformité en service et de surveillance du marché, notamment une inspection du véhicule avant l'essai.

1.3. Des facteurs de détérioration ne sont pas appliqués lorsque le kilométrage du véhicule dépasse 15 000 km.

1.4. Pour les essais effectués au cours de la période de vie supplémentaire, le multiplicateur de durabilité applicable figurant dans le tableau 2 de l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257 est appliqué pour l'évaluation de l'essai.

Appendice 1

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS APPLICABLES À L'ESSAI DU TYPE 5

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur): …..

Déclare que les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]) sont conformes aux prescriptions de l'essai du type 5 concernant la durabilité du contrôle des émissions d'échappement au cours de la durée de vie principale et de la durée de vie supplémentaire, telles que définies dans l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257.

Pour les essais du type 1 (WLTP) menés pour les besoins de la réception par type ou des essais de vérification de la conformité de la production, les facteurs de détérioration (par défaut) suivants sont utilisés pour déterminer les résultats finals des émissions de polluants:

Facteurs de détérioration (DF) du moteur à allumage par compression ([2])							
	NO_X	CO	THC	HCNM	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplicatif			-	-			
Additif			-	-			

Facteurs de détérioration (DF) du moteur à allumage commandé[10]							
	NO_X	CO	THC	HCNM	$HC+NO_X$	PM	PN
Multiplicatif (par défaut)	1 600	1 500	1 300	1 300	-	1 000	1 000
Multiplicatif					-		
Additif					-		

Fait à [….. Lieu ([3])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* ([4])]

Pièces jointes

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique (le cas échéant).

([1]) Biffer les mentions inutiles.
([2]) Arrondis à trois décimales.
([3]) Situé dans l'Union.
([4]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

ANNEXE VIII

VÉRIFICATION DES ÉMISSIONS MOYENNES À BASSES TEMPÉRATURES AMBIANTES

(ESSAI DU TYPE 6)

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe décrit l'appareillage nécessaire et la procédure à suivre pour effectuer l'essai du type 6 afin de vérifier les émissions à basses températures ambiantes.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions générales pour l'essai du type 6 sont celles énoncées dans la section 5.3.5 du règlement ONU n° 83.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

3.1. Les spécifications et prescriptions techniques sont celles énoncées dans les sections 2 à 6 de l'annexe 8 du règlement ONU n° 83.

ANNEXE IX

SPÉCIFICATIONS DES CARBURANTS DE RÉFÉRENCE

1. CARBURANTS DE RÉFÉRENCE

1.1. Les spécifications relatives aux carburants de référence à utiliser sont celles énoncées à l'annexe B3 du règlement ONU n° 154.

2. CARBURANTS DE RÉFÉRENCE À UTILISER POUR L'ESSAI DES ÉMISSIONS À BASSES TEMPÉRATURES AMBIANTES — ESSAI DU TYPE 6

2.1. Les spécifications pour les carburants de référence à utiliser dans l'essai du type 6 sont celles figurant dans les annexes 10 et 10a du règlement ONU n° 83.

ANNEXE X

INDICATEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE (GSI)

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe clarifie certaines des prescriptions relatives aux émissions de polluants d'échappement dans les conditions réelles, y compris en suivant l'indicateur de changement de vitesse (GSI).

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Le règlement (UE) 2019/2144 régit les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont le but principal est de minimiser la consommation de carburant lorsque le conducteur suit ses indications.

2.2. Les spécifications techniques pour les indicateurs de changement de vitesse figurant dans la partie 2 de l'annexe IX du règlement (UE) 2021/535 ([1]) s'appliquent.

3. CLARIFICATION DES PRESCRIPTIONS

3.1. Les spécifications techniques pour les indicateurs de changement de vitesse figurant dans la partie 2 de l'annexe IX du règlement (UE) 2021/535 s'appliquent aux véhicules M_1 équipés d'une boîte de vitesses manuelle qui ne peut être utilisée qu'en mode manuel.

3.2. La section 5.2 de la partie 2 de l'annexe IX du règlement (UE) 2021/535 énonçant les prescriptions fonctionnelles pour les indicateurs de changement de vitesse (GSI) est à interpréter comme une clarification au moyen d'exemples non exhaustifs.

En ce qui concerne la disposition selon laquelle la stratégie GSI facilite le fonctionnement en temps utile des dispositifs antipollution, en réduisant au minimum leur temps de chauffage, on entend par «fonctionnement en temps utile des dispositifs antipollution» le respect des exigences en matière d'émissions de polluants d'échappement énoncées dans le présent règlement.

([1]) Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité (JO L 117 du 6.4.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/535/oj).

ANNEXE XI

SYSTÈMES DE DIAGNOSTIC EMBARQUÉS (OBD) POUR VÉHICULES À MOTEUR

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe établit le fonctionnement des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) pour le contrôle des émissions des véhicules à moteur.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions relatives aux systèmes OBD énoncées au point 6.8 du règlement ONU nº 154 s'appliquent aux fins de la présente annexe.

2.2. Un modèle de déclaration du constructeur concernant la conformité aux prescriptions applicables aux systèmes OBD pour les besoins de la réception par type figure dans l'appendice 1 de la présente annexe.

3. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES RELATIVES AUX DÉFICIENCES DES SYSTÈMES OBD

3.1. Les dispositions administratives relatives aux déficiences des systèmes OBD visées à l'article 7, paragraphe 3, sont celles spécifiées au point 4 de l'annexe C5 du règlement ONU nº 154, avec les exceptions suivantes.

3.2. La référence aux «seuils OBD» figurant au point 4.2.2 de l'annexe C5 du règlement ONU nº 154 s'entend comme référence aux seuils OBD figurant dans le tableau 4A du point 6.8.2 du règlement ONU nº 154.

3.3. Le second alinéa du point 4.6 de l'annexe C5 du règlement ONU nº 154 s'entend comme suit:

«L'autorité compétente en matière de réception par type doit notifier sa décision d'accepter une demande de réception d'un système défectueux conformément à l'article 7, paragraphe 3 du présent règlement.»

4. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

4.1. Les définitions, prescriptions et essais applicables aux systèmes OBD figurant aux points 3.10, 4, 5.10 et 6.8 ainsi qu'à l'annexe C5 du règlement ONU nº 154 s'appliquent aux fins de la présente annexe. La déclaration du constructeur concernant la conformité aux prescriptions OBD conformément au point 2.2 de la présente annexe remplace les prescriptions relatives aux essais de démonstration du système OBD au moment de la réception par type ([1]).

4.2 Les références à la durée de vie utile cible devraient s'entendre comme des références à la durée de vie supplémentaire, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV du règlement (UE) 2024/1257.

([1]) La déclaration du constructeur concernant la conformité aux prescriptions OBD conformément au point 2.2 de la présente annexe remplace les prescriptions relatives aux essais de démonstration du système OBD et aux prescriptions relatives aux rapports IUPR énoncées à l'appendice 1 de l'annexe C5 du règlement ONU nº 154.

Appendice 1

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES OBD POUR LES BESOINS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur): …..

Déclare ce qui suit:

(1) Les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]) sont conformes aux dispositions du règlement (UE) 2024/1257 et à sa législation d'exécution en ce qui concerne le système OBD;

(2) L'annexe II de la présente déclaration énumère toutes les exemptions et/ou déficiences applicables à ces véhicules par rapport aux dispositions applicables aux systèmes OBD énoncées dans le présent règlement.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* ([3])]

Pièces jointes

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique (le cas échéant).

Annexe II: Liste des exemptions et/ou déficiences applicables à ces véhicules par rapport aux dispositions relatives au système OBD figurant dans le présent règlement.

([1]) Biffer les mentions inutiles.

([2]) Situé dans l'Union.

([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

ANNEXE XII

RÉCEPTION PAR TYPE DE VÉHICULES POURVUS D'ÉCO-INNOVATIONS ET DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES SOUMIS À UNE RÉCEPTION PAR TYPE MULTI-ÉTAPES OU À UNE RÉCEPTION INDIVIDUELLE D'UN VÉHICULE

1. RÉCEPTION PAR TYPE DE VÉHICULES POURVUS D'ÉCO-INNOVATIONS

1.1. Conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2023/2767, un constructeur souhaitant bénéficier d'une réduction de ses émissions de CO_2 spécifiques moyennes en raison des économies de CO_2 obtenues grâce à une éco-innovation adresse à l'autorité compétente en matière de réception une demande de fiche UE de réception par type au regard des émissions pour le véhicule pourvu de l'éco-innovation.

1.2. L'autorité compétente en matière de réception par type détermine les économies de CO_2 réalisées grâce à l'éco-innovation conformément à l'article 30 du règlement (UE) 2018/858, en utilisant la méthodologie décrite dans la décision d'exécution de la Commission concernant la réception de la technologie innovante en tant qu'éco-innovation, conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2023/2767.

2. DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 ET DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES SOUMIS À UNE RÉCEPTION PAR TYPE MULTI-ÉTAPES OU À UNE RÉCEPTION INDIVIDUELLE D'UN VÉHICULE

2.1. Dans le cas d'une réception par type multi-étapes, les procédures de l'annexe XXI s'appliquent aux fins de la détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des véhicules incomplets et complétés.

2.2. Par dérogation au point 2.1, à la demande du constructeur de l'étape finale, lorsque le véhicule de base est incomplet, et si le constructeur du véhicule de base a fourni un outil de calcul pour établir les valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO_2 finales comme spécifié à l'annexe B7 du règlement ONU n° 154 sur la base des paramètres de véhicules complétés, les émissions de CO_2 et la consommation de carburant du véhicule complété sont calculées par le constructeur de l'étape finale sur la base des paramètres du véhicule complété comme spécifié au point 3.2.4 de l'annexe B7 du règlement n° 154.

À cette fin, le constructeur du véhicule de base établit une famille de matrices de résistance à l'avancement sur route, comme défini au point 6.3.4 du règlement ONU n° 154, sur la base des paramètres d'un véhicule réceptionné en plusieurs étapes représentatif, conformément au point 4.2.1.4 de l'annexe B4 du règlement ONU n° 154.

Le constructeur du véhicule de base calcule les coefficients de résistance à l'avancement sur route pour un véhicule HM et un véhicule LM de la famille de matrices de résistance à l'avancement comme indiqué au point 5 de l'annexe B4 du règlement ONU n° 154 et détermine les émissions de CO_2 et la consommation de carburant de ces véhicules dans un essai du type 1. Le calcul de la résistance à l'avancement sur route et de la résistance à l'avancement d'un véhicule multi-étapes individuel est effectué par le constructeur du véhicule complété conformément au point 5.1 de l'annexe B4 du règlement ONU n° 154. Ces valeurs sont introduites dans l'outil de calcul pour déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant du véhicule complété.

2.3. Par dérogation au point 2.1, lorsque le véhicule de base est un véhicule complet, le constructeur de l'étape finale détermine les émissions de CO_2 du véhicule complété sur la base des informations obtenues du constructeur du véhicule de base. Les émissions de CO_2 sont déterminées conformément à la méthode d'interpolation pour le CO_2 en utilisant les données appropriées du véhicule complété ou calculées sur la base des paramètres du véhicule complété, comme spécifié au point 3.2.4 de l'annexe B7 du règlement ONU n° 154, et en utilisant l'outil de calcul visé au point 2.2 s'il est fourni par le constructeur du véhicule de base. Si l'interpolation pour le CO_2 n'est pas possible ou si l'outil n'est pas disponible, moyennant l'accord de l'autorité compétente en matière de réception, les émissions de CO_2 du véhicule complété sont les émissions de CO_2 du véhicule «High» (VH) dérivé du véhicule de base.

2.4. Le constructeur de l'étape finale inclut dans le certificat de conformité les informations du véhicule complété et les informations du véhicule de base conformément au règlement (UE) 2020/683.

Dans le cas de véhicules multi-étapes l'objet d'une réception individuelle, la fiche de réception individuelle doit inclure les informations suivantes:

a) les émissions de CO_2 mesurées conformément à la méthodologie indiquée au point 2.1 ou, le cas échéant, au point 2.2 ou 2.3;

b) la masse en ordre de marche du véhicule complété;

c) le type, la variante et la version du véhicule de base;

d) le numéro de réception par type du véhicule de base;

e) le nom et l'adresse du constructeur du véhicule de base;

f) la masse en ordre de marche du véhicule de base.

ANNEXE XIII

RÉCEPTION PAR TYPE AU REGARD DES ÉMISSIONS DE DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION DE REMPLACEMENT EN TANT QU'ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe contient des prescriptions supplémentaires pour la réception par type de dispositifs antipollution en tant qu'entités techniques distinctes.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Marquage

Les dispositifs antipollution de remplacement d'origine portent au moins les identifications suivantes:

a) le nom et la raison sociale du constructeur du véhicule;

b) la marque et le numéro d'identification de pièce du dispositif antipollution de remplacement d'origine tels qu'ils figurent dans les informations mentionnées au point 2.3.

2.2. Documentation

Les dispositifs antipollution de remplacement d'origine sont accompagnés des informations suivantes:

a) le nom et la raison sociale du constructeur du véhicule;

b) la marque et le numéro d'identification de pièce du dispositif antipollution de remplacement d'origine tels qu'ils figurent dans les informations mentionnées au point 2.3.

c) les véhicules pour lesquels le dispositif antipollution de remplacement d'origine est d'un type couvert par le point 2.3 de l'addendum à l'appendice 4 de l'annexe I, y compris, s'il y a lieu, un marquage identifiant le dispositif antipollution de remplacement d'origine qui convient pour être monté sur un véhicule équipé d'un système de diagnostic embarqué (OBD);

d) les instructions de montage, si nécessaire.

Ces informations doivent figurer dans le catalogue des produits distribué aux points de vente par le constructeur du véhicule.

2.3. Le constructeur du véhicule fournit au service technique et/ou à l'autorité chargée de la réception les informations sous forme électronique nécessaires qui établissent le lien entre les numéros de pièce pertinents et la documentation relative à la réception par type.

Ces informations doivent comporter les éléments suivants:

a) marque(s) et type(s) du véhicule;

b) marque(s) et type(s) du dispositif antipollution de remplacement d'origine;

c) numéro(s) de pièce du dispositif antipollution de remplacement d'origine;

d) numéro de réception par type du ou des types de véhicule concernés au regard des émissions.

3. MARQUE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE D'UNE ENTITÉ TECHNIQUE DISTINCTE

3.1. Chaque dispositif antipollution de remplacement conforme au type réceptionné en vertu du présent règlement en tant qu'entité technique distincte porte une marque de réception UE par type.

3.2. Cette marque consiste en un rectangle entourant la lettre minuscule «e» suivie du numéro distinctif de l'État membre qui a accordé la réception UE par type conformément au système de numérotation indiqué dans le règlement (UE) 2020/683.

La marque de réception UE par type inclut également, à proximité du rectangle, le «numéro de réception de base» contenu dans la section 4 du numéro de réception par type visé dans l'annexe IV du règlement (UE) 2020/683, précédé des deux chiffres indiquant le numéro de séquence assigné à la dernière modification technique majeure du présent règlement à la date à laquelle la réception UE par type pour une entité technique distincte a été délivrée. Pour le présent règlement, ce numéro de séquence est 00.

3.3. La marque de réception UE par type est apposée sur le dispositif antipollution de remplacement de telle manière qu'elle soit indélébile et clairement lisible. Elle doit, dans la mesure du possible, être visible lorsque le dispositif antipollution de remplacement est monté sur le véhicule.

3.4. L'appendice 3 de la présente annexe donne un exemple de la marque de réception UE par type.

4. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

4.1. Les prescriptions pour la réception par type des dispositifs antipollution de remplacement sont celles du point 5 du règlement ONU nº 103, avec les exceptions indiquées aux points 4.1.1 à 4.1.4 ci-après.

4.1.1. La référence au «cycle d'essai» dans la section 5 du règlement ONU nº 103 s'entend comme étant les mêmes essais du type 1 et cycle d'essais du type 1 que ceux utilisés pour la réception par type originale du véhicule.

4.1.2. Les termes «convertisseur catalytique» et «convertisseur» utilisés au point 5 du règlement ONU nº 103 sont à interpréter au sens de «dispositif antipollution».

4.1.3. Les polluants réglementés mentionnés au point 5.2.3 du règlement ONU nº 103 sont remplacés par l'ensemble des polluants spécifiés dans le tableau 1 de l'annexe 1 du règlement (UE) 2024/1257 pour les dispositifs antipollution de remplacement destinés à être montés sur des véhicules réceptionnés par type en vertu du règlement (UE) 2024/1257.

4.1.4. Pour les dispositifs antipollution de remplacement destinés à être montés sur des véhicules réceptionnés par type conformément au règlement (UE) 2024/1257, les prescriptions en matière de durabilité et les facteurs de détérioration associés spécifiés au point 5 du règlement ONU nº 103 s'entendent comme renvoyant à ceux figurant à l'annexe VII du présent règlement.

4.2. Dans le cas des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé, si les émissions d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) mesurées lors de l'essai de démonstration d'un nouveau convertisseur catalytique d'origine, conformément au point 5.2.1 du règlement ONU nº 103, sont supérieures aux valeurs mesurées lors de la réception par type du véhicule, la différence est ajoutée aux seuils OBD. Les seuils OBD sont spécifiés dans le tableau 4A du point 6.8.2 du règlement ONU nº 154

4.3. Les seuils OBD révisés s'appliquent au cours des essais de compatibilité OBD visés aux points 5.5 à 5.5.5 du règlement ONU nº 103. En particulier, lorsque le dépassement autorisé au point 1 de l'appendice 1 de l'annexe C5 du règlement ONU nº 154 est appliqué.

4.4. Prescriptions relatives aux systèmes à régénération périodique de rechange

4.4.1. Prescriptions concernant les émissions

4.4.1.1. Le ou les véhicules indiqués à l'article 13, paragraphes 3, 4 et 5, équipés d'un système à régénération périodique de rechange du type pour lequel la réception est demandée, sont soumis aux essais décrits dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154, afin de comparer leurs performances avec celles du même véhicule équipé du système à régénération périodique d'origine.

4.4.1.2. La référence à l'«essai du type 1» et au «cycle d'essais du type 1» dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154 et au «cycle d'essai» dans la section 5 du règlement ONU nº 103 s'entend comme étant le même essai du type 1 et le même cycle d'essais du type 1 que ceux utilisés pour la réception par type originale du véhicule.

4.4.2. Détermination de la base de comparaison

4.4.2.1. Le véhicule doit être pourvu d'un système à régénération périodique d'origine neuf. L'efficacité de ce système pour réduire les émissions est déterminée suivant la procédure d'essai indiquée dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154.

4.4.2.1.1. La référence à l'«essai du type 1» et au «cycle d'essais du type 1» dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154 et au «cycle d'essai» dans la section 5 du règlement ONU nº 103 s'entend comme étant le même essai du type 1 et le même cycle d'essais du type 1 que ceux utilisés pour la réception par type originale du véhicule.

4.4.2.2. À la requête du demandeur de la réception d'un composant de rechange, l'autorité compétente en matière de réception fournit, sur une base non discriminatoire, les informations visées au point 3.2.12.2.10.2 de la fiche de renseignements figurant à l'annexe A1 du règlement ONU nº 154 pour chaque véhicule soumis à l'essai.

4.4.3. Essai de gaz d'échappement avec un système à régénération périodique de rechange

4.4.3.1. Le système à régénération périodique d'origine du ou des véhicules d'essai est remplacé par le système à régénération périodique de rechange. L'efficacité de ce système pour réduire les émissions est déterminée suivant la procédure d'essai indiquée dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154.

4.4.3.1.1. La référence à l'«essai du type 1» et au «cycle d'essais du type 1» dans l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154 et au «cycle d'essai» dans la section 5 du règlement ONU nº 103 s'entend comme étant le même essai du type 1 et le même cycle d'essais du type 1 que ceux utilisés pour la réception par type originale du véhicule.

4.4.3.2. Pour déterminer le facteur D du système à régénération périodique de rechange, l'une des méthodes d'essai sur banc moteur visées à l'appendice 1 de l'annexe B6 du règlement ONU nº 154 peut être utilisée.

4.4.4. Autres prescriptions

Les prescriptions figurant aux points 5.2.3, 5.3, 5.4 et 5.5 du règlement ONU nº 103 s'appliquent aux systèmes à régénération périodique de rechange. Dans ces points, l'expression «convertisseur catalytique» s'entend au sens de «système à régénération périodique». Les exceptions à ces points figurant dans la section 4.1 de la présente annexe s'appliquent également aux systèmes à régénération périodique.

5. DOCUMENTATION

5.1. Chaque dispositif antipollution de remplacement porte, de manière claire et indélébile, le nom et la raison sociale du fabricant et est accompagné des informations suivantes:

a) les véhicules (y compris l'année de construction) pour lesquels le dispositif antipollution de remplacement est réceptionné, y compris, le cas échéant, un marquage indiquant si le dispositif antipollution de remplacement convient pour être monté sur un véhicule équipé d'un système de diagnostic embarqué (OBD);

b) les instructions de montage, si nécessaire.

Les informations doivent figurer dans le catalogue des produits distribué aux points de vente par le fabricant des dispositifs antipollution de remplacement.

6. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

6.1. Des mesures visant à garantir la conformité de la production sont prises conformément aux dispositions énoncées à l'article 31 du règlement (UE) 2018/858.

6.2. Dispositions spéciales

6.2.1. Les contrôles visés au point 3 de l'annexe IV du règlement (UE) 2018/858 incluent la conformité aux caractéristiques définies sous l'article 3, paragraphe 5, du présent règlement

6.2.2. Pour l'application de l'article 31, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/858, les essais décrits dans la section 4.4.1 de la présente annexe et dans la section 5.2 du règlement ONU n° 103 (prescriptions concernant les émissions) doivent être effectués. Dans ce cas, le titulaire de la réception peut demander d'utiliser, en guise d'alternative, comme base de comparaison, non pas le dispositif antipollution d'origine mais le dispositif antipollution de remplacement qui a été utilisé au cours des essais de réception par type (ou un autre échantillon dont la conformité avec le type réceptionné est établie). Les valeurs d'émissions mesurées avec l'échantillon soumis au contrôle ne doivent pas dépasser de plus de 15 %, en moyenne, les valeurs moyennes mesurées avec l'échantillon utilisé comme référence.

Appendice 1

MODÈLE

Fiche de renseignements n° …

relative à la réception UE par type de dispositifs antipollution de remplacement

Les informations ci-après, si applicables, doivent être fournies en triple exemplaire et accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails, en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies éventuellement fournies doivent être suffisamment détaillées.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes ont des fonctions à commande électronique, des informations concernant leurs caractéristiques doivent être fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): …

0.2. Type: …

0.2.1. Appellation(s) commerciale(s) (le cas échéant): …

0.5. Nom et adresse du constructeur: …

Nom et adresse du mandataire, le cas échéant: …

0.7. Dans le cas de composants et d'entités techniques distinctes, emplacement et mode de fixation de la marque de réception UE: …

0.8. Adresse(s) de la ou des usines d'assemblage: …

1. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

1.1. Marque et type du dispositif antipollution de remplacement: …

1.2. Schémas du dispositif antipollution de remplacement, identifiant en particulier toutes les caractéristiques visées à l'article 3, paragraphe 5, du présent règlement:

1.3. Description du ou des types de véhicule au regard des émissions auxquels le dispositif antipollution de remplacement est destiné: …

1.3.1. Numéro(s) et symbole(s) caractérisant le moteur et le ou les types de véhicule au regard des émissions: …

1.3.2. Le dispositif antipollution de remplacement est-il conçu pour être compatible avec les prescriptions OBD ? (Oui/Non) ([1])

1.4. Description et schémas montrant l'emplacement du dispositif antipollution de remplacement par rapport au(x) collecteur(s) d'échappement: …

([1]) Biffer les mentions inutiles.

Appendice 2

MODÈLE DE FICHE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

[Format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Tampon de l'administration

Communication concernant:

— la réception UE par type ([1]), …,

— l'extension de la réception UE par type ([2]), ...,

— le refus de la réception UE par type ([3]), …,

— le retrait de la réception UE par type ([4]), …,

d'un type de composant / d'entité technique distincte ([5])

en vertu du règlement (UE) 2024/1257, tel que mis en œuvre par le règlement (UE) 2025/1706.

Règlement (UE) 2024/1257 ou règlement (UE) 2025/1706 tel que modifié par ...

Numéro de réception UE par type: …

Raison de l'extension: …

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du fabricant): …

0.2. Type: …

0.3. Moyen d'identification du type, s'il figure sur le composant/l'entité technique distincte ([6]): …

0.3.1. Emplacement de ce marquage: …

0.5. Nom et adresse du fabricant: …

0.7. Dans le cas de composants et entités techniques distinctes, emplacement et méthode d'apposition de la marque de réception UE: …

0.8. Nom(s) et adresse(s) de la ou des usines d'assemblage: …

0.9. Nom et adresse du mandataire du fabricant, le cas échéant: …

([1]) Biffer les mentions inutiles.
([2]) Biffer les mentions inutiles.
([3]) Biffer les mentions inutiles.
([4]) Biffer les mentions inutiles.
([5]) Biffer les mentions inutiles.
([6]) Si le moyen d'identification du type contient des caractères qui ne sont pas pertinents pour décrire les types de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte couverts par la présente fiche de réception par type, ces caractères sont représentés dans le document par le symbole: «?» (par exemple: ABC??123??).

SECTION II

1. Informations supplémentaires

1.1. Marque et type du dispositif antipollution de remplacement: …

1.2. Type(s) de véhicule au regard des émissions pour le(s)quel(s) le dispositif antipollution de remplacement peut être utilisé comme pièce de rechange: …

1.3. Type(s) de véhicule sur le(s)quel(s) le dispositif antipollution de remplacement a été soumis à l'essai: …

1.3.1. La compatibilité du dispositif antipollution de remplacement avec les prescriptions OBD a-t-elle été démontrée ? (Oui/Non) ([7]): …

2. Service technique responsable de la réalisation des essais: …

3. Date du rapport d'essai: …

4. Numéro du rapport d'essai: …

5. Remarques: …

6. Lieu: …

7. Date: …

8. Signature: …

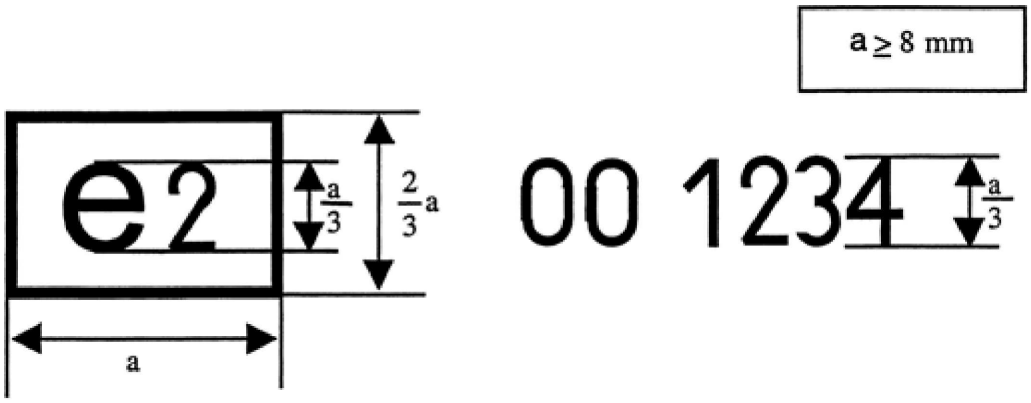
Pièces jointes:	Dossier d'information.

([7]) Biffer les mentions inutiles.

Appendice 3

Modèle de marques de réception au regard des émissions

(voir point 3.2 de la présente annexe)



La marque de réception ci-dessus, apposée sur un composant d'un dispositif antipollution de remplacement, montre que le type concerné a été réceptionné en France (e2), en vertu du présent règlement. Les deux premiers chiffres du numéro de réception (00) indiquent que cette pièce a été réceptionnée conformément au présent règlement. Les quatre chiffres suivants (1234) sont ceux attribués par l'autorité compétente en matière de réception au dispositif antipollution de remplacement en tant que numéro de réception de base.

ANNEXE XIV

ANTI-MANIPULATION, SÉCURITÉ ET CYBERSÉCURITÉ

1. INTRODUCTION

La présente annexe énonce des mesures concernant la réception par type de systèmes visant à contrer les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité.

2. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, les définitions du règlement ONU n° 155 ([1]) s'appliquent.

«Attaques» s'entend comme comprenant les tentatives de manipulation, les tentatives de contournement de la sécurité et les cyberattaques.

3. PRESCRIPTIONS POUR LA RÉCEPTION PAR TYPE

3.1. **Responsabilités des constructeurs**

Il est de la responsabilité du constructeur que le type de véhicule (au regard des émissions) soit équipé de mesures suffisantes lui permettant de résister aux tentatives de manipulation et aux atteintes à la sécurité et à la cybersécurité au cours de toutes les phases de son cycle de vie.

Afin de satisfaire à cette responsabilité, les vulnérabilités qui peuvent conduire à une manipulation doivent être minimisées dans toute la mesure du possible, sur la base des meilleures connaissances disponibles au moment de la réception par type, pour tous les systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257.

Cette disposition est réputée respectée lorsque:

a) le type de véhicule au regard des émissions satisfait aux prescriptions du règlement ONU n° 155.

et

b) l'analyse des vulnérabilités/menaces et l'évaluation des risques du constructeur considèrent, le cas échéant, les objectifs du règlement (UE) 2024/1257 et, en particulier:

i) pour le système d'injection de carburant et de réactif, le moteur et les unités de commande du moteur et les systèmes antipollution, l'analyse des vulnérabilités/menaces et l'évaluation des risques du constructeur prennent en considération au moins les vulnérabilités/menaces de haut niveau, les exemples de vulnérabilités ou de méthodes d'attaque, et les exemples de remédiations du tableau 4.1 de l'appendice 1 de la présente annexe.

ii) pour le système OBM, le système OBD et le dispositif OBFCM, l'analyse des vulnérabilités/menaces et l'évaluation des risques du constructeur prennent en considération au moins les vulnérabilités/menaces de haut niveau, les exemples de vulnérabilités ou de méthodes d'attaque, et les exemples de remédiations du tableau 4.2 de l'appendice 1 de la présente annexe.

iii) pour le compteur kilométrique, la distance totale indiquée et les valeurs de distance totale sont protégées conformément au règlement ONU n° 39 ([2]) tel que modifié par la série 02 d'amendements.

iv) pour les batteries de traction et leurs systèmes de gestion, les moteurs électriques et leurs unités de commande et le passeport environnemental du véhicule, l'analyse des vulnérabilités/menaces et l'évaluation des risques du constructeur prennent en considération au moins les vulnérabilités/menaces de haut niveau, les exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque et les exemples de remédiations du tableau 4.3 de l'appendice 1 de la présente annexe.

Sans préjudice des prescriptions du point 7.2.2.2 g) du règlement ONU n° 155, le constructeur surveille, détecte, réagit et informe l'autorité compétente en matière de réception des preuves d'attaques réussies contre l'un des systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7 du règlement (UE) 2024/1257.

([1]) 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 (JO L, 2025/5, 10.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/5/oj).

([2]) Règlement n° 39 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'appareil indicateur de vitesse et le compteur kilométrique, y compris leur installation [2018/1857] (JO L 302 du 28.11.2018, p. 106, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1857/oj).

3.2. **Responsabilité des autorités compétentes en matière de réception**

Sans préjudice des prescriptions du point 5.1.1 du règlement ONU n° 155, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient si l'analyse des vulnérabilités/menaces et l'évaluation des risques menées par le constructeur sont appropriées et suffisantes. Cette vérification garantit que les vulnérabilités et menaces des tableaux de l'appendice 1 ont été gérées de manière appropriée par le constructeur. Les exemples contenus dans ces tableaux sont à utiliser comme référence.

L'autorité compétente en matière de réception par type peut demander une documentation supplémentaire pour vérifier que les actions de remédiation proposées sont correctement mises en œuvre.

Les autorités compétentes en matière de réception par type sont encouragées à échanger leurs bonnes pratiques et expériences au sein du forum pour l'échange d'informations sur l'application, tel qu'il a été établi dans le règlement (UE) 2018/858.

3.3. **Responsabilités des autorités de surveillance du marché**

Suivant les prescriptions de l'article 8 du règlement (UE) 2018/858 ([3]), les autorités de surveillance du marché mènent des essais réguliers pour vérifier si les mesures visant à contrer les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité sont suffisantes. Les autorités de surveillance du marché sont responsables de la sélection de véhicules, de l'application de méthodes d'essai, des activités de suivi, de la communication de rapports et des mesures correctives ou restrictives.

3.3.1. *Sélection de véhicules pour la surveillance du marché*

Lorsqu'elles effectuent des essais de surveillance du marché, les autorités de surveillance du marché sélectionnent les types de véhicule au regard des émissions à soumettre aux essais sur la base d'une évaluation des risques. Les types de véhicule (au regard des émissions) considérés comme posant un risque plus grand selon l'évaluation des risques sont prioritaires pour les essais réalisés conformément au point 3.3.2.

L'évaluation des risques considère les aspects suivants:

a) Preuve que des produits de manipulation efficaces sont largement disponibles sur le marché pour utilisation sur certains types de véhicule au regard des émissions;

b) Preuve de vulnérabilités connues affectant certains types de véhicule au regard des émissions;

c) Preuve concernant la prévalence de manipulations pour certains types de véhicule au regard des émissions (comprenant, entre autres, les données OBM soumises par les constructeurs de véhicules);

d) Nombre de véhicules en circulation appartenant à certains types de véhicule au regard des émissions;

e) Autres informations pertinentes, y compris les résultats d'essais menés par des tiers reconnus et les informations échangées au sein du forum pour l'échange d'informations sur l'application, tel qu'il a été établi dans le règlement (UE) 2018/858.

3.3.2. *Méthodes d'essai*

Les autorités de surveillance du marché peuvent employer toute méthode d'essai pour établir si des véhicules appartenant à un certain type de véhicule au regard des émissions sont suffisamment protégés contre des attaques qui pourraient affecter le fonctionnement correct de systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257. Les autorités de surveillance du marché sont encouragées à échanger leurs bonnes pratiques et expériences au sein du forum pour l'échange d'informations sur l'application, tel qu'il a été établi dans le règlement (UE) 2018/858.

Le bon état de chaque véhicule d'essai doit être vérifié avant de mener les essais, en veillant tout particulièrement au fonctionnement correct des systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257, et en s'assurant qu'ils n'aient pas fait l'objet d'attaques dans le cadre des essais. La vérification doit garantir qu'aucun code de défaillance pertinent n'est mémorisé ni qu'aucun voyant d'avertissement pertinent n'est allumé, qu'il n'y a aucun statut d'erreur pour la surveillance des polluants et que le niveau de détection de manipulations fixé à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2025/1707 et déclaré par le système OBM correspond au «Niveau 0».

([3]) 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 (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

Cette vérification doit également inclure, le cas échéant, la réalisation d'un essai du type 1 ex-ante ou d'un essai RDE conformément au présent règlement. L'essai d'attaque ne doit pas se poursuivre à moins que les résultats des émissions de l'essai ex-ante ne respectent les limites d'émissions applicables.

Les essais menés par les autorités de surveillance du marché visent à reproduire les attaques susceptibles d'être subies par certains types de véhicule au regard des émissions sur le terrain en raison d'un ratio bénéfice-coût élevé. Ces attaques peuvent inclure des tentatives de manipulation des véhicules en exploitant des vulnérabilités existantes en matière de manipulation, de sécurité et de cybersécurité, ou en installant des produits de manipulation qui sont disponibles sur le marché. La sélection des attaques repose sur l'évaluation des risques décrite au point 3.3.1.

3.3.3. *Évaluation de l'essai*

L'autorité de surveillance du marché détermine le résultat de l'essai en évaluant les effets de l'attaque sur les émissions d'échappement ou sur l'intégrité des données utilisées par les systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257, en tenant compte de la réponse du véhicule aux attaques. L'autorité parvient à une décision «succès», «à suivre» ou «échec» sur l'un ou sur les deux aspects, selon le cas, en fonction de la nature de l'attaque.

Un résultat «succès» ne nécessite pas d'autre action.

Un résultat «à suivre» est suivi des activités décrites au point 3.3.4.

Un résultat «échec» est suivi des activités décrites au point 3.3.5.

À la suite de l'attaque, l'autorité de surveillance du marché peut conditionner le véhicule en le conduisant sur une certaine distance, sur plusieurs parcours, ou dans d'autres conditions qui sont jugées appropriées pour l'attaque à détecter.

3.3.3.1. Évaluation des effets sur les émissions d'échappement (polluants suivis par le système OBM)

Après l'attaque et un conditionnement facultatif, un essai ex-post du type 1 ou RDE et effectué. Les essais ex-ante et ex-post doivent être du même type. Si deux essais RDE sont menés, les essais doivent être effectués sur le même parcours, avec un comportement de conduite similaire, et dans des conditions environnementales et de trafic similaires.

À la suite de l'essai ex-post des émissions, le résultat de l'essai est déterminé pour chaque polluant suivi par le système OBM. Le résultat de l'essai est considéré comme un «succès» si l'une des situations suivantes est observée:

a) les émissions d'échappement n'ont pas augmenté de façon substantielle par rapport à celles de l'essai ex-ante des émissions. Une augmentation substantielle est à interpréter comme une augmentation des émissions d'échappement de plus de 100 % de la limite d'émission applicable et où les émissions de l'essai ex-post sont au-dessus du seuil OBD applicable;

b) les émissions d'échappement sont substantiellement accrues à un niveau jusqu'à 2,5 fois la limite d'émissions applicable, alors que le niveau de détection des manipulations est réglé sur le «niveau 1» ou plus;

c) les émissions d'échappement sont substantiellement accrues à un niveau égal ou supérieur à 2,5 fois la limite d'émissions applicable, alors que le niveau de détection des manipulations est réglé sur le «niveau 2» et le statut OBM correspondant est passé à «Erreur».

Si le résultat de l'essai n'est pas un «succès» direct, le véhicule peut être conditionné davantage afin de donner au système OBM un temps d'évaluation plus long pour changer les statuts de suivi des polluants et le niveau de détection des manipulations.

Lorsque, après le conditionnement supplémentaire, les statuts de suivi ou le niveau de détection des manipulations ne changent pas de telle manière qu'ils conduisent à un résultat «succès», le résultat de l'essai est considéré comme étant «à suivre» si l'un des résultats suivants est observé:

a) les émissions d'échappement sont substantiellement accrues à un niveau jusqu'à 2,5 fois la limite d'émissions applicable, alors que le niveau de détection des manipulations est réglé sur le «niveau 0»;

b) les émissions d'échappement sont substantiellement accrues à un niveau égal ou supérieur à 2,5 fois la limite d'émissions applicable, alors que le statut OBM correspondant est passé à «Erreur» et le niveau de détection des manipulations est réglé sur «niveau 1» ou moins.

Si le résultat n'est ni «succès» ni «à suivre» il est considéré comme «échec».

Les véhicules qui ne sont pas équipés d'un système OBM sont exclus de l'évaluation des effets sur les émissions d'échappement conformément au présent paragraphe.

3.3.3.2. Évaluation des effets sur les émissions d'échappement (polluants non suivis par un système OBM)

Après l'attaque et un conditionnement facultatif, un essai ex-post du type 1 ou RDE et effectué. Les essais ex-ante et ex-post doivent être du même type. Si deux essais RDE sont menés, les essais doivent être effectués sur le même parcours, avec un comportement de conduite similaire, et dans des conditions environnementales et de trafic similaires.

À la suite de l'essai ex-post des émissions, pour tous les polluants qui ne sont pas suivis par le système OBM, le résultat de l'essai est considéré comme «à suivre» lorsque les polluants sont accrus de façon substantielle à un niveau supérieur aux valeurs seuils OBD spécifiées au point 6.8.2 du règlement ONU nº 154 alors que l'indicateur de défaillance (MI) n'est pas activé. Dans tous les autres cas, il est considéré comme «succès».

Si le résultat de l'essai n'est pas un «succès» direct, le véhicule peut être conditionné davantage pour donner au système OBD un temps d'évaluation plus long pour activer l'indicateur de défaillance.

3.3.3.3. Évaluation des effets sur l'intégrité des données

À la suite de l'attaque et du conditionnement supplémentaire, le résultat est considéré comme «succès» lorsque l'attaque ne réussit pas à modifier les données des systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257.

Si l'attaque réussit à modifier les données des systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257, le résultat est évalué par l'autorité de surveillance du marché selon les deux critères suivants:

a) Impact: quelle est la pertinence de la modification des données en termes d'impact sur l'environnement et sur les objectifs du règlement (UE) 2024/1257;

b) Réponse: si le véhicule a ou non répondu en transmettant adéquatement les informations concernant l'invalidité des données modifiées.

Lorsque l'impact est considéré comme insignifiant, le résultat est considéré comme étant un «succès».

Lorsque l'impact est considéré comme significatif et la réponse est jugée adéquate par l'autorité, le résultat est considéré comme étant un «succès».

Lorsque l'impact est considéré comme significatif et la réponse est jugée inadéquate, le résultat est considéré comme étant «à suivre». Dans ces cas, l'autorité de surveillance du marché prend contact avec le constructeur pour l'informer du résultat de l'essai des caractéristiques du véhicule et de la nature des essais effectués.

Le constructeur peut proposer un conditionnement supplémentaire afin de donner au véhicule davantage de temps pour répondre à l'attaque ou la répétition des essais sur des véhicules similaires. À la suite du conditionnement supplémentaire ou de la répétition des essais, la réponse du véhicule est évaluée. Si la réponse du véhicule est toujours jugée inadéquate par l'autorité de surveillance du marché, le résultat est confirmé comme étant «à suivre». Si la réponse du véhicule est jugée adéquate, le résultat est considéré comme étant un «succès».

3.3.4. *Mesures de suivi*

Un résultat «à suivre» à une attaque est étudié en détail, si nécessaire en coopération avec le constructeur et l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type, afin d'établir:

a) quelles vulnérabilités ont été exploitées et si celles-ci étaient identifiées au moment de la réception par type;

b) dans le cas où les vulnérabilités avaient été identifiées au moment de la réception par type, si les mesures de remédiation ont été correctement appliquées;

c) si les vulnérabilités s'appliquent à d'autres types de véhicule au regard des émissions.

Sans préjudice des prescriptions du chapitre IX du règlement (UE) 2018/858, le constructeur doit, dans un délai convenu avec l'autorité de surveillance du marché, proposer à celle-ci une solution technique pour accroître la résistance du véhicule aux attaques, soit en remédiant effectivement à l'exploitation de la vulnérabilité, soit en mettant en œuvre des méthodes permettant de détecter une attaque et d'enclencher une réponse appropriée, ainsi qu'un plan pour la mise en œuvre de cette solution technique. L'autorité de surveillance du marché évalue la solution technique et le plan de mise en œuvre qui l'accompagne et demande des modifications le cas échéant.

Lorsque la solution technique et le plan de mise en œuvre sont acceptés par l'autorité de surveillance du marché, le constructeur procède à la mise en œuvre de la solution technique comme convenu avec l'autorité de surveillance du marché.

Lorsque la solution technique et le plan de mise en œuvre ne satisfont pas l'autorité de surveillance du marché, le résultat est considéré comme étant un «échec».

Les résultats de l'enquête sur les attaques ayant donné un résultat «à suivre» sont portés à l'attention du forum pour l'échange d'informations sur l'application établi par le règlement (UE) 2018/858.

3.3.5. *Communication de rapports, mesures correctives et administratives à la suite d'un résultat «échec»*

Un résultat «échec» à une attaque est étudié en détail, si nécessaire en coopération avec le constructeur et l'autorité chargée de l'octroi de la réception par type, afin d'établir:

a) quelles vulnérabilités ont été exploitées et si celles-ci étaient identifiées au moment de la réception par type;

b) dans le cas où les vulnérabilités avaient été identifiées au moment de la réception par type, si les mesures de remédiation ont été correctement appliquées;

c) si les vulnérabilités s'appliquent à d'autres types de véhicule au regard des émissions.

Les détails des essais ayant un résultat «échec» sont communiqués au constructeur, et l'autorité de surveillance du marché demande au constructeur de prendre les mesures prévues au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858 pour garantir qu'il soit effectivement remédié à la vulnérabilité exploitée, de préférence par la transmission sans fil d'une mise à jour du logiciel des systèmes de véhicule concernés conformément au règlement ONU n° 156 ([4]).

Pour déterminer l'adéquation des mesures correctives, les autorités prennent en considération l'état technologique du type de véhicule au regard des émissions, la faisabilité technique des mesures de remédiation possibles et la probabilité d'exploitation de la vulnérabilité (approchée par le ratio bénéfice-coût de l'attaque). Le constructeur peut, avec des preuves à l'appui appropriées, démontrer qu'une vulnérabilité ne peut pas faire l'objet d'une remédiation effective ou qu'une réponse appropriée de la détection des manipulations ne peut pas être réalisée, en raison de limitations techniques de l'architecture du véhicule. Si le fabricant démontre de manière exhaustive à l'autorité de surveillance du marché qu'une action de remédiation n'est pas techniquement réalisable, il n'est pas tenu d'apporter des mesures correctives.

Les résultats de l'enquête sur les attaques ayant donné un résultat «échec» sont portés à l'attention du forum pour l'échange d'informations sur l'application tel qu'il a été établi dans le règlement (UE) 2018/858. Si des vulnérabilités auxquelles il n'est pas possible de remédier effectivement en raison de limitations techniques sont identifiées, le forum pour l'échange d'informations sur l'application envisage de demander des remédiations supplémentaires correspondantes dans les futures réceptions par type.

3.4. **Rôles et responsabilité de la Commission et des tiers reconnus**

La Commission et les tiers reconnus peuvent vérifier si des véhicules appartenant à un certain type de véhicule au regard des émissions sont suffisamment protégés contre les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité affectant les systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257 conformément aux méthodes décrites au point 3.3.2.

([4]) Règlement ONU n° 156 – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les mises à jour logicielles et le système de gestion des mises à jour logicielles [2021/388] (JO L 82 du 9.3.2021, p. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).

4. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

4.1. **Dispositions administratives concernant les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité**

Une documentation visant à démontrer la conformité au point 3.1 est communiquée par le constructeur en deux parties: a) le dossier de documentation officielle pour la réception, conforme aux exigences en matière de documentation du point 3.3 du règlement ONU nº 155, qui doit être remis à l'autorité compétente en matière de réception au moment de la soumission de la demande de réception par type. Ce dossier de documentation est utilisé par l'autorité compétente en matière de réception comme référence de base pour le processus de réception. L'autorité compétente en matière de réception fait en sorte que ce dossier de documentation reste disponible pendant au moins 10 ans à partir du moment où la production du type de véhicule (au regard des émissions) est définitivement arrêtée; b) un matériel supplémentaire relatif aux prescriptions du présent règlement peut être conservé par le constructeur mais ouvert à l'inspection au moment de la réception par type. Le constructeur veille à ce que tout matériel ouvert à l'inspection au moment de la réception par type reste disponible pendant une période d'au moins 10 ans à compter du moment où la production du type de véhicule (au regard des émissions) est définitivement arrêtée.

Dans les cas où il est indiqué que les informations font l'objet de droits de propriété intellectuelle, ou qu'elles constituent un savoir-faire spécifique du constructeur ou de ses fournisseurs, le constructeur ou les fournisseurs doivent fournir des éléments d'information suffisants pour permettre d'effectuer convenablement les vérifications mentionnées dans le présent règlement. Ces éléments d'information doivent être utilisés de façon confidentielle.

Le constructeur fournit une déclaration de conformité aux prescriptions du présent règlement en matière de lutte contre les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité aux fins de la réception par type. Cette déclaration doit utiliser le format prescrit à l'appendice 2 de la présente annexe.

Appendice 1

VULNÉRABILITÉS/MENACES DE HAUT NIVEAU, EXEMPLES DE VULNÉRABILITÉS OU MÉTHODES D'ATTAQUE, ET EXEMPLES DE REMÉDIATIONS

Les constructeurs, lorsqu'ils analysent les vulnérabilités/menaces et évaluent les risques pour les systèmes énumérés à l'article 4, paragraphe 7, du règlement (UE) 2024/1257, prennent en considération toutes les vulnérabilités ou méthodes d'attaque pertinentes associées à chaque vulnérabilité/menace de haut niveau, et mettent en œuvre des remédiations proportionnées pour protéger le type de véhicule au regard des émissions comme il se doit. Des exemples de vulnérabilités ou de méthodes d'attaque à prendre en considération et des exemples de remédiations à mettre en œuvre sont inclus dans les tableaux 4.1, 4.2 et 4.3 pour chaque vulnérabilité/menace de haut niveau de chaque système. Les exemples visés dans l'annexe 5, partie A et partie B, du règlement ONU nº 155 sont pris en considération dans le contexte du système spécifique auquel ils s'appliquent.

Tableau 4.1

Vulnérabilités/menaces de haut niveau, exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque, et exemples de remédiations

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Systèmes antipollution	Modification non autorisée des données ou du code logiciel de l'unité de commande du moteur/d'un capteur (ECU/SCU)	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 12.1, 17.1, 18.3	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Injection logicielle non autorisée au moyen d'outils de flashage de l'UCE pour désactiver ou altérer des composants de maîtrise des émissions, supprimer l'incitation OBD/OBM ou empêcher les DTC.	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 28.2, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés aux émissions et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection d'accès, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations
	Falsification de messages de communication à l'intérieur du véhicule au moyen de modifications de données	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 11.3, 20.3, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Injection, interception ou altération des messages de communication du véhicule (par exemple: CAN), par exemple au moyen d'émulateurs	Mesures visant à détecter les messages ou activités internes malveillants, par exemple des contrôles de plausibilité, une analyse temporelle ou une authentification fondée sur des certificats afin de préserver l'intégrité des données relatives aux émissions
	Falsification des signaux à l'intérieur du véhicule au moyen de modifications matérielles	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 11.1, 25.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Altération non autorisée ou falsification de signaux en rapport avec les émissions (par exemple: température de l'air ambiant ou des gaz d'échappement) au moyen de modifications physiques	Fonctions de diagnostic, contrôles de plausibilité ou systèmes de détection d'anomalies

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Système de carburant et de réactif	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Modification non autorisée du logiciel de commande du moteur pour modifier l'injection de carburant ou de réactif, par exemple en altérant la quantité injectée	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 27.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au et modification du circuit interne des unités de commande de composants en rapport avec le carburant ou le réactif	Mesures empêchant l'accès ou de détection d'accès, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations
Moteur et unités de commande du moteur	Modification non autorisée des données ou du code logiciel de l'ECU	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Installation d'un micrologiciel non autorisé pour modifier des paramètres fonctionnels du moteur	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé au et modification du matériel de l'ECU	Vulnérabilités ou méthodes d'attaque visées dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 11.3, 18.3, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au et modification du circuit interne des unités de commande du moteur	Mesures empêchant l'accès ou de détection d'accès, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations

Tableau 4.2

Vulnérabilités/menaces de haut niveau, exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque, et exemples de remédiations

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Système OBM	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Modifiant ou désactivant des données du véhicule communiquées par le système OBM	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés au système OBM et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Système OBD	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 19.1, 18.3, 20.4, 20.5, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Installation d'un micrologiciel non autorisé pour modifier le comportement de diagnostic	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés au système OBD et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations
Dispositif OBFCM	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Modifiant les données de consommation de carburant déclarées par le dispositif	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés au système OBFCM et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations

Tableau 4.3

Vulnérabilités/menaces de haut niveau, exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque, et exemples de remédiations

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Batteries de traction et systèmes de gestion connexes	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 12.2, 20.3, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Altération du logiciel pour modifier les taux de chargement/déchargement et les données de durabilité de la batterie	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 27.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés à la batterie et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1706/oj

Système	Vulnérabilité/menace de haut niveau	Exemples de vulnérabilités ou méthodes d'attaque	Exemples de remédiations
Moteur électrique et unités de commande connexes	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 5.1, 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Installation d'un micrologiciel non autorisé pour modifier l'inverseur ou les commandes du moteur	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Accès non autorisé au circuit interne des unités de commande de composants liés au moteur électrique et modification de celui-ci	Mesures empêchant l'accès ou de détection d'accès, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations
PEV	Modification non autorisée des données ou du code logiciel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 9.1, 20.4, 23.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Modification de données environnementales relatives au PEV	Techniques/conceptions de contrôle d'accès et procédures de mise à jour de logiciels sécurisées, par exemple, mise à jour de l'authentification, vérification de l'intégrité, processus de démarrage sécurisé
	Accès non autorisé et modification du matériel ECU/SCU	Vulnérabilités dans l'annexe 5, partie A, du règlement ONU nº 155: 25.1, 32.1	Remédiations correspondantes visées dans l'annexe 5, partie B, du règlement ONU nº 155
		Interdiction d'accéder et de modifier le circuit interne des unités de commande pour modifier des données environnementales relatives au PEV.	Mesures empêchant l'accès ou de détection d'accès, par exemple avec un matériel à l'épreuve des manipulations ou révélant les manipulations

Appendice 2

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES TENTATIVES DE MANIPULATION ET LES ATTEINTES À LA SÉCURITÉ ET À LA CYBERSÉCURITÉ AUX FINS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur) : …..

Déclare ce qui suit:

(1) Les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]) sont conformes aux dispositions du règlement (UE) 2024/1257 et à sa législation d'exécution en ce qui concerne les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité;

(2) La documentation d'information sur les mesures de lutte contre les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité figurant dans l'annexe II de la présente déclaration et décrivant les critères techniques détaillés, jointe à la présente déclaration, est correcte et complète pour tous les véhicules auxquels la présente déclaration s'applique.

(3) L'annexe III de la présente déclaration énumère les exemptions applicables à ces véhicules en ce qui concerne les dispositions relatives à la lutte contre les tentatives de manipulation et atteintes à la sécurité et à la cybersécurité énoncées dans le présent règlement.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* (([3])[2])]

Pièces jointes

Annexe I: Liste du ou des types de véhicule, familles ou autres descripteurs de véhicule au regard des émissions auxquels la présente déclaration s'applique

Annexe II: Dossier de documentation sur la lutte contre les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité

Annexe III: Liste des exemptions et/ou déficiences applicables à ces véhicules en ce qui concerne les dispositions relatives à la lutte contre les tentatives de manipulation et les atteintes à la sécurité et à la cybersécurité énoncées dans le présent règlement.

([1]) Biffer les mentions inutiles.
([2]) Situé dans l'Union.
([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

ANNEXE XV

(réservé)

ANNEXE XVI

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX VÉHICULES NÉCESSITANT L'USAGE D'UN RÉACTIF POUR LE SYSTÈME DE POST-TRAITEMENT DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe énonce les prescriptions applicables aux véhicules nécessitant l'usage d'un réactif pour le système de post-traitement afin de réduire les émissions.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions générales applicables aux véhicules qui utilisent un réactif pour le système de post-traitement des gaz d'échappement sont celles énoncées au point 6.9 du règlement ONU n° 154.

2.2. Un modèle de déclaration du constructeur de conformité aux prescriptions en matière de réactif figure dans l'appendice 1 de la présente annexe.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

3.1. Les prescriptions techniques applicables aux véhicules nécessitant l'usage d'un réactif pour le système de post-traitement des gaz d'échappement sont celles énoncées dans l'appendice 6 du règlement ONU n° 154. La référence à une démonstration telle que prévue au point 8.7 de l'appendice 6 du règlement ONU n° 154 n'est pas applicable.

3.2. La référence à l'annexe A1 figurant au point 4.1 de l'appendice 6 du règlement ONU n° 154 s'entend comme référence à l'appendice 3 de l'annexe I du présent règlement.

Appendice 1

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LA CONFORMITÉ AUX PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE RÉACTIF

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur) : …..

Déclare ce qui suit:

Pour les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]), les prescriptions concernant le fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable conformément à l'annexe XVI du présent règlement sont respectées.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* ([3])]

Pièce(s) jointe(s):

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique (le cas échéant).

([1]) Biffer les mentions inutiles.

([2]) Situé dans l'Union.

([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

ANNEXE XVII

(réservé)

ANNEXE XVIII

MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/683

Les notes explicatives de l'annexe I du règlement (UE) 2020/683 sont modifiées comme suit:

1) la note explicative (116) est remplacée par le texte suivant:

«(116) Ajouter le chiffre du niveau Euro et, le cas échéant,

— le caractère correspondant aux dispositions utilisées pour la réception par type;

— lorsque le règlement (CE) 715/2007 s'applique ("Euro 6"), le caractère correspondant indiqué dans le tableau 1 de l'annexe I, appendice 6, du règlement d'exécution (UE) 2017/1151;

— lorsque le règlement (UE) 2024/1257 s'applique ("Euro 7"), le caractère d'émission correspondant indiqué dans le tableau 1 de l'annexe I, appendice 6, du règlement d'exécution (UE) 2025/1706.»

2) les notes explicatives (190) et (191) sont ajoutées:

«(190) Règlement d'exécution (UE) 2025/1706 de la Commission établissant des règles pour l'application du règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil 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)

(191) Lorsque le règlement (UE) 2024/1257 s'applique ("Euro 7"): ajouter les numéros des fiches de réception de tous les actes d'exécution pertinents, suivant l'exemple e) du point 3.1 de l'annexe IV. Ajouter également les identifiants de la famille OBM pertinents, comme indiqué à l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2025/1707. Énumérer tous les numéros des fiches de réception pertinents ligne par ligne dans un tableau. Le nombre de lignes du tableau doit correspondre au nombre de numéros de fiches de réception et d'identifiants de la famille OBM.

Dans les autres cas, le point 48.3 n'est pas applicable.»

L'annexe IV est modifiée comme suit:

1) Au point 2.2 (partie 2), le point d) suivant est ajouté:

«d) le numéro du règlement d'exécution adopté en vertu du règlement (UE) 2024/1257 et exposant les prescriptions applicables.»

2) À la fin du point 2.3 (partie 3), l'alinéa suivant est ajouté:

«Lorsqu'il existe une réception par type pour les émissions conformément à l'acte d'exécution pertinent qui s'applique au titre du règlement (UE) 2024/1257, le numéro du dernier acte d'exécution modificatif est directement suivi par un des caractères à deux lettres de son tableau des actes d'exécution correspondant, c'est-à-dire sans qu'un astérisque soit placé entre ce numéro et le caractère à deux lettres pertinent.»

3) Au point 3.1, le point e) suivant est ajouté:

«e) conformément au règlement d'exécution (UE) 2025/1706 ([190]):

e2*2025/1706*2025/1706MA*00003*00»

L'appendice de l'annexe VIII est modifié comme suit:

1) Le point 48.3 suivant est ajouté au modèle B - partie 2 (véhicules complets et complétés des catégories M_1, N_1 et N_2) et au modèle C - partie 2 (véhicules incomplets des catégories M_1, N_1 et N_2):

«48.3 Numéro(s) de fiche de réception et identifiant(s) de la famille OBM pertinents ([191]):»

ANNEXE XIX

(réservé)

ANNEXE XX

MESURES DE LA PUISSANCE NETTE ET DE LA PUISSANCE MAXIMALE SUR 30 MINUTES DES GROUPES MOTOPROPULSEURS ÉLECTRIQUES

1. INTRODUCTION

1.1. La présente annexe énonce les prescriptions pour mesurer a) la puissance nette du moteur et b) la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques.

1.2. Ces dernières, dans le cas des groupes motopropulseurs électriques composés de commandes et de moteurs qui sont utilisés comme seul mode de propulsion, du moins une partie du temps.

2. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

2.1. Les spécifications générales applicables à la conduite des essais et à l'interprétation des résultats sont celles énoncées au point 5 du règlement nº 85 de l'ONU sous réserve des exceptions spécifiées dans la présente annexe.

2.2. Carburant d'essai

2.2.1. Les points 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 et 5.2.3.4 du règlement ONU nº 85 s'entendent comme suit:

2.2.2. Le carburant utilisé est celui disponible sur le marché. En cas de différend, le carburant est le carburant de référence approprié spécifié dans l'annexe IX du présent règlement.

2.3. Facteurs de correction de la puissance

2.3.1. Par dérogation aux dispositions du point 5.1 de l'annexe 5 du règlement ONU nº 85, lorsqu'un moteur suralimenté est pourvu d'un système permettant de compenser les conditions ambiantes de température et d'altitude, à la demande du constructeur, les facteurs de correction αa ou αd sont fixés à la valeur 1.

ANNEXE XXI

PROCÉDURE D'ESSAI HARMONISÉE AU NIVEAU MONDIAL POUR LES VÉHICULES LÉGERS (WLTP) — (ESSAI DU TYPE 1)

1. INTRODUCTION

La présente annexe décrit la procédure pour déterminer les niveaux d'émissions de composés gazeux et de particules en masse et en nombre, d'émissions de CO_2, de consommation de carburant, de consommation d'énergie électrique et d'autonomie électrique des véhicules légers.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

2.1. Les prescriptions générales pour la conduite de l'essai du type 1 sont celles énoncées dans le règlement ONU nº 154, pour ce qui concerne le niveau 1A.

2.2. Les valeurs limites visées au tableau 1A du point 6.3.10 du règlement ONU nº 154 sont remplacées par les valeurs limites indiquées dans le tableau 1 de l'annexe I du règlement (UE) 2024/1257.

2.3. En ce qui concerne l'essai de correction pour tenir compte de la température ambiante (ATCT), à moins que l'autorité compétente en matière de réception n'exige la réalisation d'un essai, le modèle de déclaration du constructeur figurant à l'appendice 1 de la présente annexe doit être utilisé.

2.4. Un modèle de déclaration du constructeur concernant les prescriptions en matière de régénération est présenté à l'appendice 2 de la présente annexe.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les prescriptions techniques pour mener l'essai du type 1 sont celles énoncées au point 6.3 et dans les annexes, partie B, du règlement ONU nº 154, avec les exceptions indiquées aux points ci-après.

3.1. Le tableau A4/2 figurant au point 4.2.2.1 de l'annexe B4 du règlement ONU nº 154 est libellé comme suit:

«Classe d'efficacité énergétique	Plage de CRR pour les pneumatiques de la classe C1	Plage de CRR pour les pneumatiques de la classe C2	Plage de CRR pour les pneumatiques de la classe C3
A	CRR ≤ 6,5	CRR ≤ 5,5	CRR ≤ 4,0
B	6,6 ≤ CRR ≤ 7,7	5,6 ≤ CRR ≤ 6,7	4,1 ≤ CRR ≤ 5,0
C	7,8 ≤ CRR ≤ 9,0	6,8 ≤ CRR ≤ 8,0	5,1 ≤ CRR ≤ 6,0
D	9,1 ≤ CRR ≤ 10,5	8,1 ≤ CRR ≤ 9,0	6,1 ≤ CRR ≤ 7,0
E	CRR ≥ 10,6	CRR ≥ 9,1	CRR ≥ 7,1
Classe d'efficacité énergétique	Valeur de CRR à utiliser aux fins de l'interpolation pour les pneumatiques de la classe C1	Valeur de CRR à utiliser aux fins de l'interpolation pour les pneumatiques de la classe C2	Valeur de CRR à utiliser aux fins de l'interpolation pour les pneumatiques de la classe C3
A	CRR = 5,9 (*)	CRR = 4,9 (*)	CRR = 3,5 (*)
B	CRR = 7,1	CRR = 6,1	CRR = 4,5
C	CRR = 8,4	CRR = 7,4	CRR = 5,5
D	CRR = 9,8	CRR = 8,6	CRR = 6,5
E	CRR = 11,3	CRR = 9,9	CRR = 7,5

(*) Si la valeur effective de CRR est inférieure à cette valeur, la valeur effective de résistance au roulement du pneumatique ou toute valeur supérieure jusqu'à la valeur de CRR indiquée ici doit être utilisée pour l'interpolation.»

3.2. Le point 4.3.1.2.1.3 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«4.3.1.2.1.3. Toute autre configuration de prélèvement du PTS pour laquelle il peut être démontré que la pénétration des particules solides de 15 nm est équivalente est considérée comme satisfaisante.».

3.3. Le point 4.3.1.2.1.5 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«4.3.1.2.1.5. Toute autre configuration de prélèvement de l'OT pour laquelle il peut être démontré que la pénétration des particules solides de 15 nm est équivalente est considérée comme satisfaisante.».

3.4. Le premier alinéa du point 4.3.1.3.3.(g) de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«g) pour l'ensemble du VPR et pour les particules dont le diamètre de mobilité électrique est de 15 nm, de 30 nm et de 50 nm, réduire la concentration des particules d'un facteur fr(di), qui ne soit pas supérieur de plus de 100 %, 30 % et 20 %, respectivement, ni inférieur de plus de 5 % au facteur de réduction de la concentration des particules dont le diamètre de mobilité électrique est de 100 nm;».

3.5. Le point 4.3.1.3.3 i) de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«i) Vaporiser à plus de 99,9 % les particules de tétracontane ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) avec un diamètre médian de comptage > 50 nm et une masse > 1 mg/m³, par chauffage et réduction des pressions partielles du tétracontane.».

3.6. Le tableau A5/2 figurant au point 4.3.1.3.4 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«*Tableau A5/2*

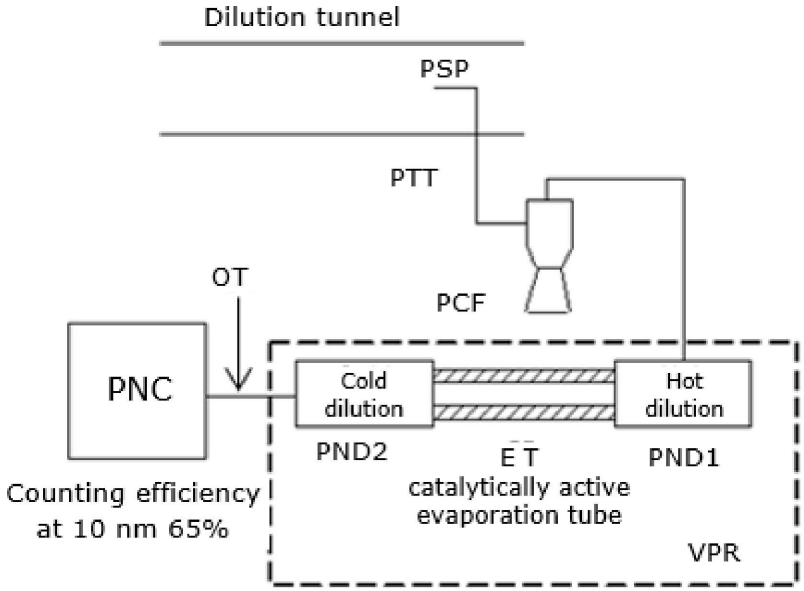
Efficacité de comptage des PNC

Diamètre nominal de mobilité électrique des particules (en nm)	Efficacité de comptage du PNC (en pourcentage)
10	65 ± 15
15	> 90»

3.7. La figure A5/14 du point 4.3.1.4 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellée comme suit:

«*Figure A5/14*

Système recommandé de prélèvement des particules



»»

3.8. La dernière phrase du point 4.3.1.4 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellée comme suit:

«Le tube d'évaporation (ET) doit être catalytiquement actif avec une température de paroi de 350 °C (± 10 °C).».

3.9. Le point 5.7 jusqu'au point 5.7.1 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 n'est pas applicable.

3.10. Le point 5.7.1.3 b) de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«b) Celle d'un deuxième PNC fonctionnant en flux total, avec une efficacité de comptage supérieure à 90 % pour les particules ayant un diamètre de mobilité électrique de 10 nm, qui a été étalonné selon la méthode décrite ci-dessus. L'efficacité de comptage du deuxième PNC doit être prise en compte dans l'étalonnage.».

3.11. Le point 5.7.1.4 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«5.7.1.4. Lors de l'étalonnage, on doit aussi vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions du point 4.3.1.3.4 h) de la présente annexe concernant l'efficacité de comptage du PNC pour les particules ayant un diamètre de mobilité électrique de 10 nm. Le contrôle de l'efficacité du comptage des particules de 15 nm n'est pas obligatoire lors des étalonnages périodiques.».

3.12. La dernière section du point 5.7.2.1 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellée comme suit:

«Les caractéristiques du VPR doivent être déterminées quant au facteur de réduction de la concentration de particules avec des particules solides ayant un diamètre de mobilité électrique de 15, 30, 50 et 100 nm. Les facteurs de réduction de la concentration de particules fr(d) pour les particules d'un diamètre de mobilité électrique de 15 nm, 30 nm et 50 nm ne doivent pas être supérieurs de plus de 100 %, 30 % et 20 %, respectivement, ni inférieurs de plus de 5 % à ceux obtenus pour les particules d'un diamètre de mobilité électrique de 100 nm. Aux fins de validation, le facteur moyen arithmétique de réduction de la concentration de particules calculé pour les particules ayant un diamètre de mobilité électrique de 30 nm, 50 nm et 100 nm ne doit pas s'écarter de plus de ±10 % du facteur moyen arithmétique de réduction fr déterminé lors du dernier étalonnage complet du VPR.».

3.13. Le premier alinéa du point 5.7.2.2 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«L'aérosol d'essai utilisé pour ces mesures est constitué de particules solides d'un diamètre de mobilité électrique de 30, 50 et 100 nm sous une concentration minimale de 5 000 particules par cm^3 et une concentration minimale de 3 000 particules par cm^3 de diamètre de mobilité électrique de 15 nm à l'entrée du VPR. L'aérosol d'essai doit être thermiquement stable aux températures de fonctionnement du VPR. Les concentrations en nombre de particules sont mesurées en amont et en aval des composants.».

3.14. La deuxième phrase du point 5.7.2.2 et le texte suivant la deuxième équation du point 5.7.2.2 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 sont supprimés.

3.15. Le point 5.7.2.3 de l'annexe B5 du règlement ONU n° 154 est libellé comme suit:

«5.7.2.3. Le VPR doit démontrer une efficacité d'élimination supérieure à 99,9 % des particules de tétracontane ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) avec un diamètre médian de comptage > 50 nm et une masse > 1 mg/m^3.».

Appendice 1

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT L'ESSAI DE CORRECTION POUR TENIR COMPTE DE LA TEMPÉRATURE AMBIANTE (ATCT)

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur) : …..

Déclare ce qui suit:

Pour les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration ([1]), le ou les facteurs de correction de la famille (FCF) suivants sont pris en considération pour le post-traitement des essais WLTP de type 1 pertinents à 23 °C.

Cette déclaration est fondée sur les conditions et réglages d'essai définis dans les annexes B6A et B6 (niveau 1A) du règlement ONU n° 154, selon le cas.

Description du véhicule (OEM à définir)	FCF ([1])
X	
Y	
Z	

([1]) Les constructeurs déclarent le facteur de correction de la famille arrondi à quatre décimales.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur ([3])]

Pièce(s) jointe(s):

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique (le cas échéant).

([1]) Biffer les mentions inutiles.
([2]) Situé dans l'Union.
([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

Appendice 2

DÉCLARATION DU CONSTRUCTEUR CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE RÉGÉNÉRATION

(Constructeur): …..

(Adresse du constructeur) : …..

Déclare ce qui suit:

Pour les véhicules couverts par la présente réception/les véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration, les facteurs Ki suivants, établis conformément à l'annexe B6, appendice 1, du règlement ONU nº 154, sont utilisés:

Facteurs de régénération des moteurs à allumage par compression (Ki) ([1])

	NO_X	CO	$THC+NO_X$	PM	CO_2
Multiplicatif ([1])					
Additif[29]					

([1]) Biffer les mentions inutiles.

Facteurs de régénération des moteurs à allumage commandé (Ki) ([28])	NO_X	CO	THC	HCNM	PM	CO_2
Multiplicatif[29]						
Additif[29]						

À défaut (le cas échéant):

[ ] Facteurs Ki d'une valeur de 1,0 étant donné que la régénération périodique a lieu au moins une fois par essai du type 1 et s'est déjà produite au moins une fois au cours de la préparation du véhicule.

[ ] Facteurs Ki d'une valeur de 1,0, la distance entre deux régénérations périodiques successives étant supérieure à 4 000 km de conduite répétée d'essais du type 1.

[ ] Facteurs Ki CO_2 d'une valeur de 1,05, les limites d'émission étant respectés lors des régénérations.

En outre, pour les essais WLTP de maintien de la charge du type 1 effectués aux fins de la réception par type, de la conformité de la production, de la conformité en service et de la surveillance du marché, ces facteurs Ki sont appliqués aux véhicules énumérés à l'annexe I de la présente déclaration.

Fait à [….. Lieu ([2])]

Le [….. Date]

[*Nom et signature de la personne autorisée par le constructeur ou du représentant du constructeur* ([3])]

([1]) Arrondis à quatre décimales.
([2]) Situé dans l'Union.
([3]) On entend par «représentant du constructeur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui est dûment mandatée par le constructeur pour le représenter devant l'autorité compétente en matière de réception ou l'autorité chargée de la surveillance du marché et agir en son nom dans les matières couvertes par le règlement, telles que définies à l'article 3, paragraphe 41, du règlement (UE) 2018/858.

Pièce(s) jointe(s):

Annexe I: Type(s) de véhicule, famille(s) ou véhicules décrits par un ou plusieurs autres descripteurs de véhicules auxquels la présente déclaration s'applique.

ANNEXE XXII

DISPOSITIFS POUR LA SURVEILLANCE À BORD DU VÉHICULE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

1. INTRODUCTION

La présente annexe énonce les définitions et les prescriptions applicables aux dispositifs pour la surveillance à bord du véhicule de la consommation de carburant et/ou d'énergie électrique.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Les prescriptions générales pour les dispositifs OBFCM sont celles énoncées au point 6.3.9 du règlement ONU nº 154.

3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Les prescriptions techniques pour le dispositif OBFCM sont celles énoncées à l'appendice 5 du règlement ONU nº 154.