

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 10 du 26 février 2015

TEXTE SIGNALE

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 595/2009/CE
relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)
et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la
directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

Du 18 juin 2009

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES.

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 595/2009/CE relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

Du 18 juin 2009

NOR

Pièce(s) Jointe(s) :

Deux annexes.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 101-3.3.2.2.3.2

Référence de publication : L 188/1 - Journal officiel de l'Union européenne - 18 juillet 2009 ; signalé au BOC 10/2015.

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 595/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 juin 2009

relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, un système complet de réception communautaire des véhicules à moteur a été mis en place. Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient donc être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d'un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.

(2) Le présent règlement est un nouveau règlement distinct dans le contexte de la procédure de réception communautaire au titre de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Aussi, les annexes IV, VI et XI de ladite directive devraient être modifiées en conséquence.

(3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation communautaire sur les véhicules. Le présent règlement ne devrait donc établir que des dispositions fondamentales concernant les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées selon les procédures de comité.

(4) Le sixième programme d'action communautaire en faveur de l'environnement, adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 ⁽⁴⁾, établit la nécessité de réduire la pollution à des niveaux qui minimisent les effets néfastes sur la santé humaine en accordant une attention particulière aux populations sensibles et à l'environnement dans son ensemble. La législation communautaire a établi des normes appropriées concernant la qualité de l'air ambiant, la protection de la santé humaine et des personnes sensibles en particulier, ainsi que des plafonds d'émissions nationaux. À la suite de sa communication du 4 mai 2001, qui a institué le programme «Air pur pour l'Europe (CAFE)», la Commission a adopté, le 21 septembre 2005, une autre communication intitulée «Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique». L'une des conclusions de cette stratégie thématique

⁽¹⁾ JO C 211 du 19.8.2008, p. 12.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 16 décembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 8 juin 2009.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

est que de nouvelles réductions des émissions de la part du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules devrait être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. Les normes Euro VI constituent l'une des mesures destinées à réduire les émissions effectives de polluants atmosphériques des véhicules en circulation telles que les particules polluantes (PM) ainsi que les précurseurs de l'ozone tels que les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures.

- (5) La réalisation des objectifs de l'Union, en termes de qualité de l'air, exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi l'industrie devrait être clairement informée des futures valeurs limites d'émission et se voir accorder un délai approprié pour s'y conformer et procéder aux évolutions techniques nécessaires.
- (6) Il est notamment nécessaire de réduire les émissions de NO_x des véhicules utilitaires lourds pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution et les plafonds d'émissions nationaux. La fixation, à un stade précoce, de valeurs limites pour les émissions de NO_x devrait assurer aux constructeurs automobiles une sécurité dans la programmation à long terme et à l'échelle de l'Union européenne.
- (7) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour la compétitivité des marchés et des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé et d'espérance de vie accrue.
- (8) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, normalisé afin de permettre de retrouver les informations techniques, et une concurrence effective sur le marché pour les services d'information sur la réparation et l'entretien des véhicules sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués (systèmes OBD) et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il est nécessaire de fixer des spécifications techniques auxquelles devraient obéir les constructeurs en ce qui concerne la fourniture d'informations sur leurs sites internet, ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME).
- (9) La Commission devrait réexaminer, le 7 août 2013 au plus tard, le fonctionnement du système d'accès sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, afin de déterminer s'il convient de consolider l'ensemble des dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhi-

cules dans la législation-cadre révisée sur la réception. Si les dispositions relatives à l'accès aux informations en question sont intégrées de cette manière, les dispositions correspondantes du présent règlement devraient être abrogées, à condition que les droits d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien soient préservés à leur niveau actuel.

- (10) La Commission devrait encourager le développement d'un format standard international en ce qui concerne l'accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, par exemple par l'intermédiaire des travaux du Comité européen de normalisation (CEN).
- (11) Il est indispensable d'établir une norme européenne commune en ce qui concerne le format des informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules. Jusqu'à l'adoption de cette norme, les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules utilitaires lourds devraient être présentées de manière à être facilement accessibles et dans un format garantissant un accès non discriminatoire. Les informations devraient être disponibles sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.
- (12) La Commission devrait continuer à examiner les émissions qui ne sont pas actuellement réglementées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes de maîtrise des émissions. La Commission devrait aussi, au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.
- (13) Il convient d'encourager l'introduction de véhicules utilisant des carburants alternatifs, susceptibles d'émettre peu de NO_x et de particules. Ainsi, des valeurs limites pour les hydrocarbures, les hydrocarbures non méthaniques et le méthane devraient être introduites.
- (14) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines (PM 0,1 µm et inférieures), la Commission devrait être habilitée à adopter une approche basée sur le nombre de particules émises, en plus de l'approche basée sur la masse qui est actuellement suivie. L'approche basée sur le nombre de particules polluantes émises devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU), et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.
- (15) Pour atteindre ces objectifs environnementaux, il convient d'indiquer que les limites fixées en ce qui concerne le nombre de particules correspondront probablement aux meilleures performances actuellement obtenues avec des filtres à particules en ayant recours à la meilleure technologie disponible.

- (16) La Commission devrait adopter des cycles de conduite harmonisés à l'échelle mondiale dans les procédures d'essai qui constituent la base des réglementations en matière d'émissions pour la réception communautaire. L'application de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions effectives des véhicules en circulation et l'introduction de procédures pour contrôler les émissions hors cycle devraient également être envisagées.
- (17) L'équipement a posteriori des véhicules utilitaires lourds en filtres à particules diesel pourrait engendrer une augmentation des émissions de dioxyde d'azote (NO₂). C'est pourquoi, dans le cadre de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, la Commission devrait présenter une proposition législative relative à l'harmonisation des législations nationales en matière d'équipement a posteriori, de manière à assurer le respect des normes relatives à la protection de l'environnement.
- (18) Les systèmes OBD sont importants dans la maîtrise des émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. En raison de l'importance de la maîtrise des émissions mondiales effectives, la Commission devrait continuer à examiner les exigences de ces systèmes et les seuils de tolérance pour les erreurs de contrôle.
- (19) Afin de suivre la contribution de ce secteur, dans son ensemble, aux émissions mondiales de gaz à effet de serre, la Commission devrait introduire la mesure de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules utilitaires lourds.
- (20) Pour promouvoir le marché des véhicules propres et à haute efficacité énergétique, la Commission devrait étudier la faisabilité et l'élaboration d'une définition et d'une méthodologie concernant le calcul de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ pour des véhicules entiers et pas seulement pour des moteurs, sans préjudice de l'utilisation d'essais virtuels et réels. Une telle définition et la méthodologie devraient également s'appliquer à des concepts de transmission alternatifs (exemple: véhicules hybrides) et aux effets des améliorations apportées aux véhicules, par exemple en ce qui concerne l'aérodynamique, le poids, la capacité de chargement et la résistance au roulement. S'il est possible d'élaborer une méthode adaptée de présentation et de comparaison, il conviendrait de publier la consommation de carburant et les émissions de CO₂ calculées pour les différents types de véhicules.
- (21) Afin de mieux maîtriser les émissions effectives des véhicules en circulation, y compris les émissions hors cycle, et de faciliter le processus de conformité en service, une méthodologie d'essai et des spécifications de performance basées sur l'utilisation de systèmes de mesure portables des émissions devraient être adoptées selon un calendrier approprié.
- (22) En vue d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air, la Commission devrait introduire des dispositions harmonisées pour assurer que les émissions hors cycle des véhicules utilitaires lourds et de leurs moteurs soient maîtrisées de manière appropriée dans une large gamme de conditions de fonctionnement du moteur et ambiantes.
- (23) Le fonctionnement correct du système de post-traitement, plus spécifiquement dans le cas des NO_x, est l'exigence fondamentale pour répondre aux normes établies en matière d'émissions de polluants. Dans ce contexte, des mesures visant à garantir le fonctionnement correct des systèmes reposant sur l'utilisation d'un réactif devraient être introduites.
- (24) Les États membres ont la faculté, au moyen d'incitations financières, d'accélérer la mise sur le marché de véhicules qui satisfont aux exigences adoptées au niveau de la Communauté. Le présent règlement ne devrait pas affecter le droit des États membres d'intégrer les émissions dans le mode de calcul des impôts prélevés sur les véhicules.
- (25) Lorsque les États membres élaborent des mesures visant à assurer l'équipement a posteriori des véhicules utilitaires lourds existants, ces mesures devraient s'appuyer sur les normes Euro VI.
- (26) Les États membres devraient fixer des règles en ce qui concerne les sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (27) Les exigences en matière de puissance des moteurs des véhicules à moteur figurant dans la directive 80/1269/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la puissance des moteurs des véhicules à moteur ⁽¹⁾ devraient être introduites dans le présent règlement et dans le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽²⁾. Le règlement (CE) n° 715/2007 devrait donc être modifié en conséquence et la directive 80/1269/CEE devrait être abrogée.
- (28) Afin de simplifier la législation communautaire, il convient de remplacer la législation existante en matière d'émissions des véhicules utilitaires lourds, à savoir la directive 2005/55/CE ⁽³⁾ et la directive 2005/78/CE de la Commission ⁽⁴⁾, par un règlement. Le recours à un règlement devrait garantir que les dispositions techniques détaillées sont directement applicables aux constructeurs, aux autorités chargées de la réception et aux services techniques et qu'elles peuvent être mises à jour de façon rapide et efficace. Les directives 2005/55/CE et 2005/78/CE devraient dès lors être abrogées et le règlement (CE) n° 715/2007 devrait être modifié en conséquence.

⁽¹⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 46.

⁽²⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ Directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 275 du 20.10.2005, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive 2005/78/CE de la Commission du 14 novembre 2005 mettant en œuvre la directive 2005/55/CE et modifiant ses annexes I, II, III, IV et VI (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1).

- (29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (30) Il convient, en particulier, d'habiliter la Commission à introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules à l'annexe I, à spécifier, le cas échéant, la valeur du niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite de NO_x, à établir des procédures, des essais et des exigences spécifiques pour la réception ainsi qu'une procédure de mesure du nombre de particules et à adopter des mesures concernant les émissions hors cycle, l'application de systèmes de mesure portables des émissions, l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur, de leurs moteurs et de leurs pièces de rechange au regard de leurs émissions.

En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service des véhicules et des moteurs, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes OBD, la mesure de la consommation de carburant, les émissions CO₂ et l'accessibilité des informations des systèmes OBD et des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence dépasse 2 610 kg et à tous les véhicules à moteur des catégories M₃ et N₃, tels que définis dans ladite annexe.

Le présent règlement s'applique sans préjudice de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

À la demande du constructeur, la réception d'un véhicule complet accordée conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution est étendue au même véhicule incomplet ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg. Cette extension a lieu si le constructeur peut démontrer que toutes les combinaisons de carrosserie devant être montées sur le véhicule incomplet augmentent la masse de référence du véhicule au-delà de 2 610 kg.

À la demande du constructeur, la réception d'un véhicule accordée conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution est étendue à ses variantes et versions ayant une masse de référence dépassant 2 380 kg, pour autant que le véhicule satisfasse également aux exigences en matière de mesure des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburant établies dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses mesures d'exécution.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «moteur», la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens de l'article 3, point 25, de la directive 2007/46/CE;
- 2) «polluants gazeux», les émissions dans les gaz d'échappement de monoxyde de carbone, de NO_x, exprimés en équivalents de NO₂, et d'hydrocarbures;
- 3) «particules», les composants des gaz d'échappement qui sont éliminés des gaz d'échappement dilués à une température maximale de 325 K (52 °C) au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai pour vérifier les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement;
- 4) «émissions au tuyau arrière d'échappement», l'émission de polluants gazeux et de particules;
- 5) «carter», les espaces à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent être émis;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- 6) «dispositif de maîtrise de la pollution», les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement;
- 7) «système de diagnostic embarqué (OBD)» ou «système OBD», un système embarqué dans un véhicule ou connecté à un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation;
- 8) «stratégie d'invalidation», une stratégie de maîtrise des émissions qui réduit l'efficacité des dispositifs de maîtrise des émissions dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal du véhicule, soit en dehors des procédures d'essai de réception;
- 9) «dispositif d'origine de maîtrise de la pollution», un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type couvert par la réception accordée pour le véhicule concerné;
- 10) «dispositif de rechange de maîtrise de la pollution», un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type destiné à remplacer un dispositif d'origine de maîtrise de la pollution et qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de l'article 3, point 25, de la directive 2007/46/CE;
- 11) «information sur la réparation et l'entretien des véhicules», toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation ou l'aide au diagnostic à distance du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord;
- 12) «constructeur», la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception ou d'autorisation et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la construction d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte faisant l'objet de la procédure de réception;
- 13) «opérateur indépendant», des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;
- 14) «véhicule à carburant alternatif», un véhicule conçu pour pouvoir fonctionner avec au moins un type de carburant qui est soit gazeux à la température et à la pression de l'air, soit d'origine principalement non pétrolière;
- 15) «masse de référence», la masse du véhicule en état de marche, diminuée de la masse uniforme du conducteur de 75 kg et augmentée d'une masse uniforme de 100 kg;
- 16) «falsification», l'inactivation, l'adaptation ou la modification du système de propulsion ou de maîtrise des émissions du véhicule, y compris tout logiciel ou autre élément de maîtrise logique de ces systèmes, avec comme conséquence, volontaire ou non, de détériorer les performances du véhicule en matière d'émissions.

La Commission peut adapter la définition du premier alinéa, point 7), pour tenir compte des progrès techniques accomplis en matière de systèmes OBD. Cette mesure, qui vise à modifier les éléments non essentiels du présent règlement, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 4

Obligations des constructeurs

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté, tous les nouveaux moteurs vendus ou mis en service dans la Communauté et tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution requérant une réception au titre des articles 8 et 9, qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté, ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

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

Les mesures techniques adoptées par le constructeur sont telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement, conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales.

À cet effet, les kilométrages et les intervalles par référence auxquels les essais de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution mis en œuvre pour la réception et l'essai de conformité des véhicules ou moteurs en service doivent être effectués sont les suivants:

- a) 160 000 km ou cinq ans, au premier des deux termes échus, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories M₁, N₁ et M₂;

- b) 300 000 km ou six ans, au premier des deux termes échu, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories N₂, N₃ ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 16 tonnes et M₃ classe I, classe II et classe A, et classe B ayant une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 7,5 tonnes;
- c) 700 000 km ou sept ans, au premier des deux termes échu, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories N₃ ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 16 tonnes et M₃ classe III et classe B ayant une masse maximale techniquement admissible dépassant 7,5 tonnes.

3. La Commission établit les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article. Ces mesures, qui visent à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 5

Exigences et essais

1. Les constructeurs assurent la conformité aux limites d'émissions fixées à l'annexe I.
2. Les constructeurs équipent les véhicules et les moteurs de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions soient conçus, construits et montés de manière à permettre au véhicule ou au moteur, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.
3. L'utilisation de stratégies d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions est interdite.
4. La Commission adopte des mesures pour la mise en œuvre du présent article, y compris des mesures relatives aux éléments suivants:
 - a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai; l'utilisation de systèmes de mesure portables des émissions pour la vérification des émissions effectives des véhicules en circulation, la vérification et la réduction des émissions hors cycle; la fixation de valeurs limites pour les nombres de particules dans le respect des exigences ambiteuses en vigueur en matière de protection de l'environnement; et les émissions au ralenti;
 - b) émissions du carter;
 - c) systèmes OBD et performances en service des dispositifs de maîtrise de la pollution;
 - d) durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, conformité des

moteurs et véhicules en service, conformité de la production et contrôle technique;

- e) émissions de CO₂ et consommation de carburant;
- f) octroi d'extensions d'homologations;
- g) équipements d'essai;
- h) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz;
- i) mesure de la puissance du moteur;
- j) fonctionnement correct et régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution;
- k) dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct des mesures de maîtrise des émissions de NO_x; ces dispositions assurent que les véhicules ne puissent fonctionner si les mesures de maîtrise des émissions de NO_x sont inopérantes du fait, par exemple, de l'absence d'un réactif nécessaire, d'un flux de recyclage des gaz d'échappement (RGE) incorrect ou de la désactivation du recyclage des gaz d'échappement.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 6

Accès aux informations

1. Les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès sans restriction et standardisé aux informations sur les systèmes OBD des véhicules, aux équipements de diagnostic et autres, aux outils, y compris les logiciels appropriés, et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules.

Les constructeurs fournissent un système standardisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

Dans le cas d'une réception multiétape, le constructeur chargé d'une réception donnée est également responsable de la communication des informations sur les réparations en lien avec l'étape concernée tant au constructeur final qu'aux opérateurs indépendants. Le constructeur final est responsable de la communication d'informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

Les articles 6 et 7 du règlement (CE) n° 715/2007 s'appliquent par analogie.

En attendant l'adoption de la norme pertinente, par exemple à l'issue des travaux du CEN, les informations sur les systèmes OBD et sur les réparations et l'entretien des véhicules sont présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire.

Cette information est disponible sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.

2. La Commission établit et actualise, pour la mise en œuvre du paragraphe 1, les spécifications techniques appropriées relatives à la manière dont les informations sur les systèmes OBD et sur les réparations et l'entretien des véhicules doivent être fournies. La Commission prend en considération la technologie actuelle de l'information, les développements prévisibles de la technologie des véhicules, les normes ISO actuelles et l'éventualité d'une norme ISO mondiale.

La Commission peut adopter d'autres mesures nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 7

Obligations concernant les systèmes utilisant un réactif consommable

1. Les constructeurs, réparateurs et opérateurs des véhicules ne falsifient pas les systèmes qui utilisent un réactif consommable.

2. Les opérateurs des véhicules s'assurent que les véhicules ne sont pas conduits sans un réactif consommable.

Article 8

Calendrier pour l'application de la réception des véhicules et des moteurs

1. Avec effet au 31 décembre 2012, les autorités nationales refusent, pour des raisons liées aux émissions, d'accorder la réception communautaire ou la réception nationale aux nouveaux types de véhicules ou moteurs qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Les certificats techniques de réception correspondant aux niveaux d'émissions antérieurs à Euro VI peuvent être délivrés aux véhicules et moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers, pour autant que ces certificats indiquent clairement que les véhicules et moteurs en question ne peuvent pas être mis sur le marché dans la Communauté.

2. Avec effet au 31 décembre 2013, les autorités nationales considèrent, dans le cas des véhicules neufs qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certifications de conformité ne sont plus valides pour les

besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent, pour des raisons liées aux émissions, l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules.

Avec effet à compter de la même date et sauf dans le cas des moteurs de rechange destinés à des véhicules en service, les autorités nationales interdisent la vente ou l'utilisation de moteurs neufs qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'exécution visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 4, et à l'article 6, paragraphe 2, premier alinéa, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne peuvent, pour des raisons liées aux émissions des véhicules, refuser l'octroi de la réception communautaire ou de la réception nationale à un nouveau type de véhicule ou de moteur, ou interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule et la vente ou l'utilisation de nouveaux moteurs, lorsque le véhicule ou les moteurs concernés sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Article 9

Obligations des États membres concernant la réception des pièces de rechange

La vente ou le montage, sur un véhicule, de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution, sont interdits s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été octroyée en conformité avec le présent règlement et avec ses mesures d'exécution.

Article 10

Incitations financières

1. Sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'exécution du présent règlement, les États membres peuvent accorder des incitations financières qui s'appliquent à des véhicules à moteur produits en séries, qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces incitations s'appliquent à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Toutefois, elles cessent de s'appliquer au plus tard le 31 décembre 2013.

2. Sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'exécution du présent règlement, les États membres peuvent accorder des incitations financières pour l'adaptation a posteriori de véhicules en circulation afin de respecter les valeurs limites d'émissions indiquées à l'annexe I ou pour la mise à la casse de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

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

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

Article 11

Sanctions

1. Les États membres établissent les dispositions concernant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement et à ses mesures d'exécution et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 7 février 2011 et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.

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

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
- d) le recours à des stratégies d'invalidation;
- e) le refus de fournir un accès aux informations.

Les types d'infractions des constructeurs, réparateurs et opérateurs des véhicules qui sont susceptibles de sanctions comprennent la falsification des systèmes de maîtrise des émissions de NO_x. Cela inclut, par exemple, la falsification des systèmes qui utilisent un réactif consommable.

Les types d'infractions commises par les opérateurs des véhicules, qui donnent lieu à des sanctions, sont notamment la conduite d'un véhicule sans un réactif consommable.

Article 12

Redéfinition des spécifications

1. Après l'achèvement des volets pertinents du PMP de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour

l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté:

- a) introduit, en tant que dispositif supplémentaire de maîtrise des émissions de particules, des valeurs limites basées sur le nombre de particules, à un niveau adapté aux technologies effectivement utilisées à ce moment-là pour satisfaire à la limite de masse des particules;
- b) adopte une procédure de mesure du nombre de particules.

Par ailleurs, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, la Commission précise une valeur limite de NO₂ en plus de celle qui concerne la quantité totale de NO_x, le cas échéant. La limite concernant les émissions de NO₂ est fixée à un niveau conforme aux performances des technologies existant à cette époque.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

2. La Commission établit des facteurs de corrélation entre, d'une part, le cycle transitoire européen (ETC) et le cycle stabilisé européen (ESC) tels que décrits dans la directive 2005/55/CE et, d'autre part, le cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial (WHTC) et le cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial (WHSC) et adapte les valeurs limites à cet effet. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

3. La Commission vérifie les procédures, essais et conditions indiqués à l'article 5, paragraphe 4, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions.

Si la vérification révèle que ces procédures, essais, exigences et cycles d'essai ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial, ils sont adaptés, de manière à refléter correctement les émissions générées par la réalité de la conduite routière. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

4. La Commission continue à examiner les polluants énumérés à l'article 3, point 2. Si la Commission conclut qu'il convient de réglementer les émissions de polluants additionnels, elle présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier le présent règlement.

*Article 13***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) institué par l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE.

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

*Article 14***Exécution**

La Commission adopte les mesures d'exécution visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, points a) et b), au plus tard le 1^{er} avril 2010.

*Article 15***Modifications du règlement (CE) n° 715/2007**

Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

- 1) L'article 5, paragraphe 3, est modifié comme suit:
 - i) après le point h), le mot «et» est supprimé;
 - ii) le point j) suivant est ajouté:
 - «j) mesure de la puissance du moteur.»

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

Fait à Bruxelles, le 18 juin 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
Š. FÜLE

- 2) L'article 14, paragraphe 6, est supprimé.

*Article 16***Modifications de la directive 2007/46/CE**

Les annexes IV, VI et XI de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

*Article 17***Abrogation**

1. Les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont abrogées avec effet au 31 décembre 2013.
2. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

*Article 18***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 7 août 2009. Toutefois, l'article 8, paragraphe 3, et l'article 10 sont applicables à partir du 7 août 2009 et les points 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) et 3 e) i) de l'annexe II sont applicables à partir du 31 décembre 2013.

ANNEXE I

Limites d'émissions Euro VI

	Valeurs limites							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masse (mg/kWh)	PM ⁽²⁾ nombre (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Note:

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

⁽¹⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être défini à un stade ultérieur.

⁽²⁾ Une norme numérique doit être définie ultérieurement et au plus tard le 1^{er} avril 2010.

⁽³⁾ Les valeurs limites relatives aux cycles WHSC et WHTC, remplaçant les valeurs limites relatives aux cycles ESC et ETC, seront introduites à un stade ultérieur, une fois que les facteurs de corrélation avec les cycles actuels (ESC et ETC) auront été établis, au plus tard le 1^{er} avril 2010.

ANNEXE II

Modifications de la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

1) À l'annexe IV, la partie I est modifiée comme suit:

a) le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Applicabilité											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
«41 bis Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	JO L 188 du 18.7.2009, p. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X»						

iii) la note suivante est ajoutée:

«⁽¹²⁾ Pour les véhicules ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg qui ne sont pas réceptionnés (à la demande du constructeur et pour autant que leur masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg) selon le règlement (CE) n° 715/2007.»

b) dans l'appendice, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M ₁
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds à l'exception de l'ensemble complet des exigences relatives au système de diagnostic embarqué (OBD) et à l'accès aux informations	Règlement (CE) n° 595/2009	JO L 188 du 18.7.2009, p. 1	A»

2) Dans l'appendice à l'annexe VI, le tableau est modifié comme suit:

a) les points 40 et 41 sont supprimés;

b) le point suivant est inséré:

Objet	Référence de l'acte réglementaire	Modifié par	Applicable aux versions
«41 bis 41 bis Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009»		

3) L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) dans l'appendice 1, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

b) dans l'appendice 2, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) dans l'appendice 3, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₁
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	X»

d) dans l'appendice 4, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	H	H	H	H	H»				

e) dans l'appendice 5, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 40 et 41 sont supprimés;

ii) le point suivant est inséré:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence de l'acte réglementaire
«41 bis	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	V»

