

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B** **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)

(JO L 188 du 18.7.2009, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011	L 167	1	25.6.2011
► <u>M2</u>	Règlement (UE) n° 133/2014 de la Commission du 31 janvier 2014	L 47	1	18.2.2014
► <u>M3</u>	Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019	L 198	202	25.7.2019

Rectifié par:

- **C1** Rectificatif, JO L 200 du 31.7.2009, p. 52 (595/2009)



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)

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. ► **M3** Il s'applique également, aux fins des articles 5 *bis*, 5 *ter* et 5 *quater*, aux véhicules des catégories O₃ et O₄. ◀

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:

▼B

- 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;
- 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;

▼B

- 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.

▼B

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 échus, 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 échus, 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 ambitieuses 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;

▼B

- 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.

▼M3*Article 5 bis*

Exigences spécifiques applicables aux constructeurs en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules neufs des catégories O₃ et O₄ qui sont vendus, immatriculés ou mis en service répondent aux exigences suivantes:

- a) l'influence de ces véhicules sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation d'électricité et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur est déterminée suivant la méthode visée à l'article 5 *quater*, point a);
- b) ces véhicules sont équipés de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la charge utile conformément aux exigences visées à l'article 5 *quater*, point b).

2. Les fabricants veillent à ce que les véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ qui sont vendus, immatriculés ou mis en service soient équipés de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la consommation de carburant et/ou d'énergie, de la charge utile et du kilométrage conformément aux exigences visées à l'article 5 *quater*, point b).

Ils s'assurent également que l'autonomie sans émission et la consommation d'électricité de ces véhicules soient déterminées conformément à la méthode visée à l'article 5 *quater*, point c).

▼ **M3***Article 5 ter***Exigences spécifiques applicables aux États membres en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄**

1. Les autorités nationales, conformément aux mesures d'exécution visées à l'article 5 *quater*, refusent d'accorder la réception communautaire ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas aux exigences énoncées dans ces mesures d'exécution.

2. Les autorités nationales, conformément aux mesures d'exécution visées à l'article 5 *quater*, interdisent la vente, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas aux exigences énoncées dans ces mesures d'exécution.

*Article 5 quater***Mesures destinées à déterminer certains aspects de la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄**

Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les mesures suivantes:

- a) une méthode d'évaluation de la performance des véhicules de la catégorie O₃ et O₄ en ce qui concerne leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation électrique et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur;
- b) les exigences techniques applicables à l'installation de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la consommation de carburant et/ou d'énergie et du kilométrage des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, ainsi que pour la détermination et l'enregistrement de la charge utile ou du poids total des véhicules qui répondent aux critères visés à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, point a), b), c) ou d), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, et de leur combinaison avec des véhicules des catégories O₃ et O₄, y compris la transmission de données entre véhicules au sein d'une combinaison, le cas échéant;
- c) une méthode pour déterminer l'autonomie sans émission et la consommation d'électricité des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13 *bis*.

▼ **B***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.

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

▼B

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.

▼B

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.

▼B*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.

▼M3*Article 13 bis***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur institué par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

▼B*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.»
- 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.

⁽¹⁾ 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 (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

▼B

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*.

► **C1** Il est applicable à partir du 31 décembre 2012. ◀ 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.

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

▼ **M2***ANNEXE I***Limites d'émissions Euro VI**

	Valeurs limites							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

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 déterminé à un stade ultérieur.

⁽²⁾ La limite s'applique à partir des dates indiquées dans la rangée B du tableau 1 de l'appendice 9 à l'annexe I du règlement (CE) n° 582/2011.



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»		

▼B

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 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) 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»				

▼B

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 <i>bis</i>	Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/ accès à l'information	Règlement (CE) n° 595/2009	V»