

Bruxelles, le 22 septembre 2023
(OR. en)

13084/23

Dossier interinstitutionnel:
2022/0365(COD)

COMPET 883
MI 754
IND 473
ENER 498
ENV 1004
CONSOM 316
CODEC 1613

NOTE

Origine:	Comité des représentants permanents (1 ^{re} partie)
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	12639/23
N° doc. Cion:	14598/22 + ADD1-7
Objet:	Règlement relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs 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) <i>Orientation générale</i>

I. INTRODUCTION

1. Le 10 novembre 2022, la Commission a soumis au Conseil et au Parlement européen une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs 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), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009¹.

¹ Documents 14598/22 + ADD 1 à 7.

2. Le projet de règlement vise à renforcer la protection de l'environnement et de la santé dans l'UE en établissant des règles et des limites plus adéquates, plus rentables et à l'épreuve du temps pour les émissions provenant du transport routier.
3. Il est fondé sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) (procédure législative ordinaire).
4. Le Comité économique et social européen a rendu son avis le 27 avril 2023.
5. Au Parlement européen, c'est la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) qui est compétente au premier chef. M. Alexandr VONDRA (ECR, CZ) a été nommé rapporteur. Le projet de rapport de la commission ENVI a été publié le 26 mai 2023. La commission ENVI n'a pas encore voté sur son rapport final.

II. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES PRÉPARATOIRES DU CONSEIL

6. Le groupe "Harmonisation technique" (Véhicules à moteur) a entamé l'examen de la proposition le 21 novembre 2022, sous la présidence tchèque. L'analyse d'impact accompagnant cette proposition a été présentée et examinée le 21 novembre et le 19 décembre 2022 (respectivement).
7. Six réunions du groupe se sont tenues pendant la présidence suédoise. La présidence a élaboré trois textes de compromis, qui ont été examinés (respectivement) les 22 mars, 10 mai et 12 juin 2023.
8. Au cours de la présidence espagnole, deux réunions du groupe ont eu lieu les 11 et 12 juillet 2023, dans le but de parvenir à un large accord sur les questions en suspens. Étant donné que plusieurs de ces questions se sont révélées être source de divisions au niveau du groupe, celui-ci a demandé des orientations pour la suite des travaux lors de la réunion du Coreper I du 19 juillet 2023. Compte tenu des résultats de cette réunion et des observations des délégations, la présidence a élaboré deux nouveaux textes de compromis, qui ont été (respectivement) débattus au niveau du groupe le 1^{er} et le 12 septembre 2023.

9. Compte tenu des différents points de vue exprimés le 12 septembre 2023 ou par écrit, la présidence a présenté un texte de compromis très sensible lors de la réunion du COREPER I du 20 septembre 2023. Lors de cette réunion, les délégations ont demandé que certaines modifications soient apportées au texte de compromis de la présidence. Ces nouvelles modifications ont été présentées dans un document de séance lors de la réunion du COREPER I du 22 septembre 2023.
10. La présidence estime que le texte de compromis figurant à l'annexe de la présente note est le fruit des efforts déployés par la présidence et les États membres pour trouver un équilibre entre les différentes positions exprimées par les délégations.

III. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU TEXTE DE COMPROMIS

a) Conditions d'essai et limites d'émission pour les véhicules des catégories M₁ et N₁

11. Les prescriptions en matière d'essai pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ ont constitué un élément important des discussions menées au sein du groupe. Plusieurs délégations ont émis des réserves sur les dispositions proposées, qui visaient à réglementer les conditions d'essai ainsi que certaines limites d'émission de manière plus stricte. Ces délégations ont estimé que le rapport entre les coûts d'investissement et les avantages environnementaux découlant des dispositions proposées serait disproportionné.

Afin de tenir compte de ces préoccupations, le texte de compromis de la présidence supprime les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ dans le tableau 1 de l'annexe III, et revient à la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) et aux essais d'émissions en conditions de conduite réelles (RDE), tels qu'ils sont définis dans l'Euro 6e.

En ce qui concerne les limites d'émissions d'échappement pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ avec moteur à combustion interne figurant dans le tableau 1 de l'annexe I et les limites d'émissions par évaporation pour les véhicules M₁ et N₁ fonctionnant à l'essence figurant dans le tableau 3 de l'annexe I, le nouveau texte de compromis constitue un retour à l'Euro 6. Les limites d'émissions lors du réapprovisionnement en carburant figurant dans le tableau 3 de l'annexe I sont supprimées.

b) Conditions d'essai et limites d'émissions d'échappement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃

12. Les dispositions proposées concernant les conditions d'essai et les limites d'émissions d'échappement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ revêtaient une importance capitale pour un certain nombre de délégations. Elles se sont déclarées préoccupées par les capacités de développement et les investissements importants qui seraient nécessaires en plus de ce qui a déjà été consacré à l'électrification, et par les avantages globaux qui seraient tirés de l'approche proposée.

Afin de tenir compte de ces préoccupations, dans le texte de compromis de la présidence, le tableau 2 de l'annexe III est supprimé. En substance, le texte de compromis de la présidence revient aux conditions d'essai d'Euro VI.

En ce qui concerne les émissions d'échappement des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules, le nouveau texte de compromis supprime la limite d'émission pour le formaldéhyde (HCHO) de la liste des limites d'émissions proposée dans le tableau 2 de l'annexe I. Par rapport à l'Euro VI, le nouveau texte de compromis contient des limites plus strictes en ce qui concerne les émissions mesurées en laboratoire et sur route que celles fixées pour la norme Euro VI.

c) Limites d'émissions de particules de frein et limites de taux d'abrasion des pneumatiques

13. L'Union européenne est partie contractante à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Il convient donc d'assurer l'alignement de l'Euro 7 sur les règlements de la CEE-ONU ainsi que sur les modifications apportées à ces règlements. Étant donné que les travaux de la CEE-ONU sur les procédures d'essai pertinentes relatives en particulier aux émissions de particules de frein et aux émissions dues à l'abrasion des pneumatiques ne sont pas encore achevés, le texte de compromis de la présidence clarifie, à l'article 15, paragraphe 2, la manière dont il convient de réaliser cet alignement.

Ce paragraphe contient également une dérogation permettant de fixer des limites de taux d'abrasion des pneumatiques s'il n'existe pas de proposition de règlement de la CEE-ONU ou de modification d'un règlement de la CEE-ONU concernant les pneumatiques de la classe C₁.

d) Obligations de déclaration

14. Le texte de compromis de la présidence introduit à l'article 18 de nouvelles dispositions relatives aux obligations de déclaration sur les performances en matière de durabilité des véhicules lourds au regard des émissions, de l'abrasion des pneumatiques, de la durabilité des batteries et des émissions de particules de frein.

e) Surveillance à bord (système de surveillance embarqué ou OBM)

15. Les délégations ont également discuté de la surveillance à bord (OBM) des émissions à tout moment et pendant toute la durée de vie d'un véhicule. Certaines délégations ont estimé que cette obligation devrait être supprimée du projet de règlement, faisant valoir que i) cela nécessiterait de nouveaux capteurs, qui ne sont pas disponibles ou dont la capacité et la durée de vie sont limitées, ii) l'Euro 6 prévoit déjà des mesures efficaces pour garantir la conformité des véhicules, telles que le système de diagnostic embarqué (OBD), iii) la surveillance à bord implique certains risques sur la route qui doivent être évalués sérieusement. D'autres délégations ont estimé que la suppression de l'OBM porterait atteinte à l'objectif de protection de l'environnement et de la santé du nouveau règlement Euro 7. La présidence a soigneusement tenu compte des différents points de vue exprimés et estime que la suppression pourrait mettre en péril l'ensemble du compromis sensible et délicat sur lequel repose désormais le texte du règlement.

Le texte de compromis de la présidence comprend une meilleure définition de l'OBM et de ses fonctionnalités, établissant explicitement que l'OBM ne peut pas nuire à la sécurité routière.

f) Dates d'adoption des actes d'exécution spécifiques

16. La majorité des délégations ont demandé que des dates soient incluses dans le projet de règlement afin d'indiquer quand la Commission doit adopter des actes d'exécution spécifiques. Le texte de compromis de la présidence clarifie, en ajoutant les nouveaux paragraphes 7 et 8 à l'article 14, que les actes d'exécution énumérés au paragraphe 7 pour les véhicules des catégories M₁, N₁ doivent être adoptés au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur du règlement, et que les actes d'exécution énumérés au paragraphe 8 pour les véhicules des catégories M₂, N₂, M₃, N₃ et les remorques des catégories O₃ et O₄ doivent être adoptés au plus tard 30 mois après l'entrée en vigueur du règlement.

g) *Maintien des nouvelles dates de "type de véhicule" et d'"immatriculation du véhicule"*

17. Suite à la demande de plusieurs délégations, le texte de compromis de la présidence réintroduit une pratique bien établie consistant à maintenir une différence d'un an entre une nouvelle date de "type de véhicule" et la date d'"immatriculation du véhicule", en ajoutant les nouveaux paragraphes 3 *bis* et 4 *bis* à l'article 10 et, en conséquence, en modifiant les paragraphes 4 et 5 dudit article.

h) *Dates d'application du nouveau règlement*

18. Lors de la discussion qui a eu lieu au niveau du groupe, de nombreuses délégations ont estimé que les délais du 1^{er} juillet 2025 pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ et du 1^{er} juillet 2027 pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ et les remorques des catégories O₃ et O₄, proposés par la Commission, étaient trop ambitieux, voire irréalistes. Le texte de compromis de la présidence propose de nouvelles dates d'application, à savoir 30 mois après l'entrée en vigueur du règlement pour les nouveaux types de véhicules des catégories M₁ et N₁, et 42 mois après l'entrée en vigueur du règlement pour les nouveaux véhicules des catégories M₁ et N₁. Pour les catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O₃, O₄, les nouvelles dates d'application sont de 48 mois pour les nouveaux types et de 60 mois pour les nouveaux véhicules et les remorques.

Dans le cas de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes, un délai de 30 mois a été fixé pour les nouveaux systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes destinés à être montés sur des véhicules des catégories M₁ et N₁ réceptionnés en application du nouveau règlement, et un délai de 48 mois a été fixé pour ces nouveaux types à monter sur des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ réceptionnés en application du nouveau règlement.

Le nouveau texte de compromis introduit également un délai de 48 mois pour les nouveaux pneumatiques de la classe C₁ et de 72 mois pour les nouveaux pneumatiques des classes C₂ et C₃. Un délai supplémentaire de 30 mois est accordé pour la mise à disposition sur le marché et la mise en service de pneumatiques déjà mis sur le marché.

j) Alignement des dates d'application de l'Euro 7 sur l'objectif de zéro émission de CO₂ d'ici à 2030 pour certains véhicules des catégories M₂ et M₃

19. En février 2023, la Commission a proposé une révision du règlement concernant les normes d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Les négociations sur cette proposition sont en cours. Si elle est adoptée, la proposition introduirait l'objectif de zéro émission de CO₂ d'ici à 2030 pour certains véhicules des catégories M₂ et M₃. Afin d'aligner cet objectif sur les exigences en matière d'émissions et les délais pour les véhicules utilitaires lourds énoncés dans le texte de compromis de la présidence, un nouveau paragraphe 5 *bis* a été inséré à l'article 10 afin de prévoir une exception pour certains véhicules des catégories M₂ et M₃. Selon cette exception, ces véhicules pourraient être commercialisés jusqu'en 2030 s'ils disposent d'une réception par type au regard des émissions Euro VI valable.

IV. CONCLUSION

20. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil "Compétitivité" est invité, lors de sa session du 25 septembre 2023, à marquer son accord sur une orientation générale concernant le texte figurant à l'annexe de la présente note, et à charger la présidence d'entamer les négociations avec le Parlement européen en vue de parvenir à un accord en première lecture.

2022/0365(COD)

Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs 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), et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009

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

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

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

Vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

Statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

Considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur est un espace dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil⁴ a introduit un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.
 - (2) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs, **des moteurs électriques** et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions ("réception par type au regard des émissions") devraient rester harmonisées afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur ainsi qu'un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé commun à tous les États membres.
 - (3) Le présent règlement est un acte réglementaire distinct aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. **Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris en matière de sanctions, sont pleinement applicables au présent règlement.**
- (3 bis)** [...] **Le présent règlement** énonce des dispositions et des exigences relatives aux émissions des véhicules et à la durabilité des batteries, tandis que les éléments techniques seront fixés par des actes d'exécution adoptés conformément à la procédure d'examen et par l'assistance d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 (procédure de comitologie).

⁴ 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).

- (4) Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des pièces de rechange en ce qui concerne les émissions ("réception par type au regard des émissions") sont actuellement énoncées dans deux règlements qui s'appliquent à la réception par type au regard des émissions respectivement pour les véhicules légers et les véhicules lourds, à savoir le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ("Euro 6")⁵ et le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ("Euro VI")⁶. [...]
- 5) L'intégration des exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009 en un unique règlement devrait garantir la cohérence interne du système de réception par type au regard des émissions pour les véhicules légers et les véhicules lourds, tout en autorisant des limites d'émission différentes pour ces véhicules.
- (6) En outre, les limites d'émission actuelles ont été adoptées [...] en 2009 pour les véhicules lourds [...] sur la base de la technologie alors disponible. Depuis lors, la technologie a progressé et le niveau d'émissions atteint grâce à une combinaison de technologies actuelles est nettement inférieur à celui atteint il y a plus de 15 ans. Ces progrès technologiques devraient se traduire par des limites d'émission fondées sur les technologies de pointe existantes et sur les connaissances en matière de contrôle de la pollution et pour tous les polluants concernés.

⁵ 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

⁶ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

- (7) [...] La simplification passe [...] par la suppression [...] des essais **qui** [...] ne sont pas nécessaires, par la référence aux normes prescrites dans les règlements de l'ONU existants, le cas échéant, et par la mise en place d'un ensemble [...] cohérent de procédures et d'essais pour les différentes phases de la réception par type au regard des émissions.
- (8) Afin de garantir que les émissions des véhicules légers et des véhicules lourds sont limitées dans la vie réelle, il est nécessaire de tester les véhicules dans des conditions réelles d'utilisation avec un ensemble minimal de restrictions, de limites et d'autres exigences en matière de conduite, et pas uniquement en laboratoire.
- (9) [...]
- (10) Les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 exigent que les véhicules respectent les limites d'émission pendant une période donnée, qui ne correspond plus à la durée de vie moyenne des véhicules. Il convient donc d'établir des exigences de durabilité qui reflètent la durée de vie moyenne prévue des véhicules dans l'Union.
- (11) [...]

- (12) Les émissions autres que d'échappement sont constituées de particules émises par les pneumatiques et les freins des véhicules. On estime que les émissions des pneumatiques constituent la principale source de microplastiques dans l'environnement. Comme le montre l'analyse d'impact, d'ici à 2050, les émissions autres que d'échappement devraient représenter jusqu'à 90 % de l'ensemble des particules émises par le transport routier, car les particules d'échappement diminueront en raison de l'électrification des véhicules. Il convient donc de mesurer et de limiter ces émissions autres que d'échappement. La Commission devrait, d'ici la fin de 2024, élaborer un rapport sur l'abrasion des pneumatiques en vue d'examiner les méthodes de mesure et l'état de la technique afin de proposer des limites d'abrasion des pneumatiques **d'ici décembre 2025 au plus tard si les travaux sur l'abrasion des pneumatiques réalisés dans le cadre du WP.29 des Nations unies sont retardés.**
- (13) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil⁷ réglemente les indicateurs de changement de vitesse (GSI), dont l'objectif principal est de réduire au minimum la consommation de carburant d'un véhicule lorsqu'un conducteur suit ses indications. Toutefois, les exigences en matière d'émissions de polluants en utilisation réelle, y compris lorsqu'elles suivent les GSI, devraient être prises en compte dans le présent règlement.

⁷ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

- (14) Les véhicules équipés de batteries de traction, y compris les hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie, contribuent à la décarbonisation du secteur du transport routier. Pour gagner et accroître la confiance des consommateurs dans ces véhicules, ils devraient être performants et durables. Il est donc important d'exiger que les batteries de traction conservent une bonne partie de leur capacité initiale après de nombreuses années d'utilisation. Cela revêt une importance particulière pour les acheteurs de véhicules électriques d'occasion afin de garantir que le véhicule continuera à fonctionner comme prévu. Des systèmes de surveillance de l'état de santé de la batterie, **y compris de l'état de l'autonomie certifiée (SOCR) et de l'état de l'énergie certifiée (SOCE)**, devraient donc être exigés pour tous les véhicules qui utilisent des batteries de traction. En outre, des exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries des voitures particulières devraient être introduites, en tenant compte du règlement technique mondial 22 de l'ONU⁸.
- (15) La manipulation de véhicules pour retirer ou désactiver certaines parties des systèmes anti-pollution est un problème bien connu. Cette pratique entraîne des émissions incontrôlées et devrait être évitée. La manipulation du compteur kilométrique entraîne un faux kilométrage et entrave le bon contrôle en service d'un véhicule. Il est donc de la plus haute importance de garantir la protection la plus élevée possible de ces systèmes, en les complétant par des certificats de sécurité et une protection appropriée contre les manipulations, afin de garantir que ni les systèmes anti-pollution, ni le compteur kilométrique du véhicule ne puissent être altérés.
- (16) Des capteurs installés sur les véhicules sont déjà utilisés aujourd'hui pour détecter les anomalies en matière d'émissions et déclencher les réparations correspondantes par l'intermédiaire du système de diagnostic embarqué (OBD). Toutefois, le système OBD actuellement utilisé ne détecte pas avec précision ou à temps les dysfonctionnements et ne force pas suffisamment à effectuer les réparations en temps utile. En conséquence, il est possible que les véhicules émettent beaucoup plus que ce qui est autorisé. Les capteurs utilisés jusqu'à présent pour le système OBD peuvent également être utilisés pour surveiller et contrôler en permanence le comportement des véhicules en matière d'émissions au moyen d'un système de surveillance embarqué (OBM). L'OBM avertira également l'utilisateur afin qu'il effectue des réparations du moteur ou des systèmes anti-pollution lorsque cela s'avère nécessaire. Il convient donc d'exiger qu'un tel système soit installé et de réglementer ses exigences techniques **d'une façon qui ne nuise pas à la sécurité routière.**

⁸ Règlement technique mondial des Nations unies sur la durabilité des batteries des véhicules électriques, RTM ONU 22

- (17) Les constructeurs peuvent choisir de produire des véhicules qui [...] incluent des options avancées **telles que** le géorepérage [...]. Les consommateurs et les autorités nationales devraient être en mesure d'identifier ces véhicules au moyen d'une documentation appropriée. Un passeport environnemental des véhicules (PEV) devrait donc être mis à disposition.
- (18) Si la Commission présente une proposition concernant l'immatriculation après 2035 de nouveaux véhicules légers fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ en dehors du champ d'application des normes en matière de CO₂ relatives au parc, et conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union, le présent règlement devra être modifié afin d'inclure la possibilité de réceptionner par type de tels véhicules.
- (19) Les émissions des véhicules vendus par les petits constructeurs représentent une part insignifiante des émissions dans l'Union. Une certaine souplesse peut donc être autorisée dans certaines des exigences imposées à ces constructeurs. Les petits constructeurs devraient donc pouvoir remplacer certains essais lors de la réception par type par des déclarations de conformité, tandis que les constructeurs de très petits volumes devraient être autorisés à utiliser des essais en laboratoire sur la base de cycles de conduite réels [...].
- (20) Les règlements (UE) 2019/631⁹ et (UE) 2019/1242¹⁰ du Parlement européen et du Conseil réglementent les performances moyennes du parc automobile en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules à moteur dans l'Union. Les procédures et méthodes de détermination précise des émissions de CO₂, de la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, de l'autonomie électrique et de la puissance des véhicules individuels devraient être introduites dans la réception par type au regard des émissions, **y compris la mise à jour et le développement de l'outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules (VECTO) afin de mieux tenir compte, entre autres, de l'efficacité énergétique des ensembles de véhicules plus lourds.**

⁹ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

¹⁰ 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) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

(21) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les obligations des constructeurs dans le cadre de la réception par type, des procédures et des essais et méthodes à appliquer pour la déclaration de [...] **conformité**, le contrôle de la conformité de la production, le contrôle de la conformité en service et le passeport environnemental des véhicules (PEV); les options et désignations des véhicules; les exigences, essais, méthodes et mesures correctives liés à la durabilité des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, ainsi qu'aux capacités d'enregistrement et de communication des systèmes OBM, y compris aux fins des contrôles techniques périodiques et des contrôles techniques; les exigences et les informations à fournir par les constructeurs de [...] véhicules, **y compris les véhicules multi-étapes**, ainsi que les procédures permettant de déterminer la valeur CO₂ [...] de ces véhicules [...]; les éléments techniques, les exigences administratives et en matière de documentation pour la réception par type au regard des émissions, les contrôles et inspections en matière d'émissions et les contrôles de surveillance du marché, ainsi que les obligations de déclaration, les contrôles de la conformité en service et les contrôles de la conformité de la production; les méthodes et essais visant à i) mesurer les émissions d'échappement en **laboratoire** et sur route [...] **ainsi que** l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles [...], ii) déterminer les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iii) fournir des spécifications pour l'indicateur de changement de vitesse (GSI), iv) déterminer l'impact de remorques O₃, O₄ sur le CO₂, la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, l'autonomie électrique et la puissance du moteur d'un véhicule à moteur, iv *bis*) mesurer les émissions de gaz de carter, les émissions par évaporation, les émissions au freinage, v) évaluer le respect des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries, vi) évaluer la conformité en service des moteurs et des véhicules; les seuils de conformité et les exigences de performance, ainsi que vii) les essais et méthodes permettant d'assurer la performance des capteurs (OBD et OBM); viii) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité; les spécifications et caractéristiques des systèmes d'avertissement du conducteur et méthodes d'incitation et l'évaluation de leur bon fonctionnement; ix) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement; x) les méthodes permettant d'assurer et d'évaluer les mesures de sécurité, y compris l'analyse de la vulnérabilité et la protection contre les manipulations; xi) les méthodes permettant d'évaluer le bon fonctionnement des types agréés sous des dénominations spécifiques EURO7; xii) les [...]

méthodes permettant d'évaluer la conformité aux règles de réceptions par type en matière d'émissions pour les petits et les très petits constructeurs; xiii) [...] xiv) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai; xv) les spécifications des carburants de référence; et xvi) les méthodes d'évaluation de l'absence de dispositifs **de falsification** et de stratégies **de falsification**; xvii) la mesure de l'abrasion des pneumatiques, ainsi que (xviii) le format **et** les données du PEV [...]. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹¹. **Afin d'assurer la continuité par rapport à certaines obligations légales existantes relatives aux méthodes de mesure des émissions de polluants, en ce qui concerne les catégories de véhicules M₁ et N₁, les méthodes de mesure des émissions d'échappement et des émissions par évaporation devraient refléter celles établies dans le règlement (UE) 2017/1151, et plus précisément dans la dernière version dudit règlement au moment de l'adoption de l'acte d'exécution.**

- (22) Afin de modifier ou de compléter, selon le cas, des éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les conditions d'essai fondées sur les données recueillies lors des essais de véhicules, de freins ou de pneumatiques Euro 7; les prescriptions d'essai, compte tenu notamment des progrès techniques et des données recueillies lors des essais de véhicules Euro 7; l'introduction des options et désignations de véhicules sur la base de technologies innovantes pour les constructeurs, mais également en fixant [...] des multiplicateurs de durabilité fondés sur les données recueillies lors de l'essai de véhicules Euro 7 et l'établissement des définitions et des règles spéciales pour les petits constructeurs pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ [...] **et** N₃ [...]. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹². En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

¹¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

¹² [JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.](#)

(22 bis) L'Union est partie contractante à l'accord de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Le présent règlement devrait être aligné sur les règlements de la CEE-ONU ou les modifications des règlements de la CEE-ONU, en particulier en ce qui concerne les limites d'émissions de particules de frein et les limites d'abrasion pour les types de pneumatiques, ainsi que les exigences minimales de performance pour les batteries.

(22 ter) Par conséquent, ces limites ou prescriptions figurant dans une proposition de règlement CEE-ONU ou de modification d'un règlement de la CEE-ONU approuvée conformément à la procédure prévue à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et conformément à la décision n° 97/836/CE devraient être intégrées dans le présent règlement. En conséquence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE.

Si, au plus tard le 31 décembre 2025, aucune proposition de règlement de la CEE-ONU ou de modification d'un règlement de la CEE-ONU n'a été présentée, la Commission devrait adopter des actes délégués fixant des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques conformément aux travaux réalisés au sein du groupe de travail conjoint GRBP/GRPE sur l'abrasion des pneumatiques.

(23) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type au regard des émissions des véhicules à moteur [...], ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules sont mises à jour et toutes contenues dans le présent règlement, il convient d'abroger les règlements (CE) n° 595/2009 et (CE) n° 715/2007 existants et de les remplacer par le présent règlement.

(23 bis) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, les actes suivants comportant des mesures d'exécution adoptées en vertu des règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 devraient être abrogés par le présent règlement:

- **le règlement (UE) 582/2011 de la Commission;**
- **le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission;**
- **le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission;**
- **le règlement (UE) 2022/1362 de la Commission.**

(24) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, elles devraient être mises en œuvre conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil¹³ et au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁴, ainsi qu'aux mesures nationales d'exécution dudit règlement.

(25) Il importe d'accorder aux États membres, aux autorités nationales [...] et aux opérateurs économiques suffisamment de temps pour se préparer à l'application des nouvelles règles introduites par le présent règlement. **Il y a donc lieu de reporter la date d'application et de fixer des dates d'application différentes pour les types nouveaux et existants.** Alors que, pour les véhicules légers, la date d'application devrait être la plus rapide techniquement possible, pour les véhicules lourds et les remorques, la date d'application peut encore être retardée de deux ans, étant donné que la transition vers des véhicules à émissions nulles sera plus longue pour les véhicules lourds.

¹³ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)(JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

¹⁴ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

(25 bis) En ce qui concerne les véhicules des catégories M₂ et M₃, pour lesquels un objectif de 100 % d'émissions nulles est fixé, à partir de la période de communication des rapports pour l'année 2030, dans le règlement (UE) 2019/1242, il convient d'établir des mesures transitoires dans le présent règlement, afin de garantir, le cas échéant, la cohérence avec les obligations énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242, et de veiller à ce que les efforts d'investissement requis restent proportionnés.

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

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I — Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des prescriptions techniques et dispositions administratives communes pour la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché des véhicules à moteur, systèmes, composants et entités techniques distinctes, en ce qui concerne leurs émissions de CO₂ et de polluants, leur consommation de carburant et d'énergie **électrique** et leur durabilité des batteries.
2. Le présent règlement établit **en outre** des règles relatives à la réception par type [...] en ce qui concerne les émissions, à la conformité de la production, à la conformité en service, à la surveillance du marché, à la durabilité des systèmes anti-pollution et des batteries de traction, aux systèmes de surveillance embarqués, aux dispositions de sécurité visant à limiter les mesures de manipulation et de cybersécurité, et à la détermination précise des émissions de CO₂, de l'autonomie électrique, de la consommation de carburant et d'énergie **électrique** et de l'efficacité énergétique.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃, ainsi qu'aux remorques des catégories O₃ et O₄ visées à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, **et aux pneumatiques des catégories C₁, C₂ et C₃ visées dans le règlement n° 117 de l'ONU, à l'exception des pneumatiques conçus pour adhérer sur le verglas.**

Article 3
Définitions

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

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "réception par type au regard des émissions", une réception UE par type conforme aux dispositions administratives et aux exigences techniques du présent règlement en ce qui concerne les émissions de CO₂ et de polluants, la consommation de carburant et d'énergie **électrique** et la durabilité des batteries;

1 bis) "autorité responsable de l'octroi de la réception par type ", l'autorité chargée de la réception qui accorde la réception par type au regard des émissions;

- 2) [...]
- 3) "conformité de la production" ou "CoP", les activités menées sur les nouveaux véhicules, entités techniques distinctes ou composants sélectionnés dans les locaux du constructeur pour garantir que les produits mis sur le marché sont conformes aux exigences énoncées dans le présent règlement;
- 4) "conformité en service" ou "ISC", les activités effectuées sur les véhicules en circulation, **entités techniques distinctes ou composants** aux fins de vérifier les exigences de durabilité énoncées dans le présent règlement;
- 5) "moteur", [...] **le moteur à combustion interne** d'un véhicule;
- 6) "émissions", les émissions d'échappement et les émissions autres que d'échappement d'un véhicule à moteur;
- 7) "émissions d'échappement", les émissions provenant du tuyau d'échappement du véhicule à moteur ou du moteur de toutes les substances suivantes: CO₂, composés gazeux, solides, liquides et émissions par le carter;
- 8) "polluants gazeux", les émissions d'espèces chimiques gazeuses, à l'exclusion du CO₂;

- 9) "émissions de CO₂", ou "CO₂" les émissions de dioxyde de carbone par le tuyau d'échappement [...];
- 10) "oxydes d'azote" ou "NO_x", la somme des [...] **NO et NO₂** émis par le tuyau d'échappement;

10 bis) "oxyde nitreux" ou "N₂O", les émissions d'hémioxyde d'azote par le tuyau d'échappement;

- 11) "particules" ou "PM", toute matière émise par le tuyau d'échappement ou les freins et collectée sur un filtre;
- 12) "particules de moins de 10 µm" ou "PM₁₀", les particules d'un diamètre **aérodynamique** inférieur à 10 µm;
- 13) "nombre de particules" ou "PN", le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins;
- 14) "nombre de particules de plus de 10 nm" ou "PN10", le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins dont le diamètre **aérodynamique** est supérieur ou égal à 10 nm;

14 bis) "nombre de particules de plus de 23 nm" ou "PN₂₃", le nombre total de particules solides émises par le tuyau d'échappement ou les freins dont le diamètre aérodynamique est supérieur ou égal à 23 nm;

- 15) "monoxyde de carbone" ou "CO", le monoxyde de carbone émis par le tuyau d'échappement;
- 16) "méthane" ou "CH₄", le méthane émis par le tuyau d'échappement;
- 17) "hydrocarbures totaux" ou "THC", les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement;
- 18) "hydrocarbures non méthaniques" ou "**H₂CNM**", les hydrocarbures totaux émis par le tuyau d'échappement, à l'exclusion du méthane;
- 19) "gaz organiques non méthaniques" ou "NMOG", la somme des hydrocarbures non oxygénés et oxygénés émis par le tuyau d'échappement, **à l'exclusion du méthane;**

- 20) "ammoniac" ou "NH₃", l'ammoniac émis par le tuyau d'échappement;
- 21) "formaldéhyde" ou "HCHO", le formaldéhyde émis par le tuyau d'échappement;
- 22) "WHTC", le cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.1 de l'annexe 4 du règlement n° 49 de l'ONU;
- 23) "WHSC", le cycle de conduite en conditions stabilisées harmonisé au niveau mondial conformément au paragraphe 7.2.2 de l'annexe 4 du règlement n° 49 de l'ONU;

23 bis) "consommation d'énergie électrique", la consommation d'énergie électrique provenant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;

23 ter) "consommation de carburant", la consommation de carburant de chacune et de toutes les sources de propulsion d'un véhicule;

- 24) "outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules" ou "VECTO", un outil de simulation utilisé pour déterminer les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation d'énergie électrique et l'autonomie en mode électrique des véhicules lourds;
[...]
- 25) [...]
- 26) "émissions par évaporation", les vapeurs d'hydrocarbures émises par le système d'alimentation en carburant d'un véhicule, à l'exclusion de celles provenant des émissions d'échappement;
- 27) "émissions de gaz de carter", les gaz polluants émis par les espaces dans ou à l'extérieur d'un moteur, qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes;
- 28) "émissions de particules de frein", les particules émises par le système de freinage d'un véhicule;

- 29) "abrasion des pneumatiques", la masse de matériau perdue du pneumatique en raison du processus d'abrasion et émise dans l'environnement;
- 30) "émissions autres que d'échappement", les émissions par évaporation, l'abrasion des pneumatiques et les émissions des freins;
- 31) "émissions polluantes", les émissions d'échappement et les émissions autres que d'échappement, à l'exclusion des émissions de CO₂;
- 32) "dispositif anti-pollution", les dispositifs d'un véhicule qui contrôlent ou limitent les émissions de polluants;
- 33) "systèmes anti-pollution", les dispositifs anti-pollution installés dans un véhicule, y compris toutes les unités de commande et tous les logiciels qui régissent leur utilisation;
- 34) "systèmes anti-pollution d'origine", un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type couverts par la réception par type accordée pour le véhicule concerné;
- 35) "systèmes anti-pollution de remplacement", un système anti-pollution ou un ensemble de systèmes de ce type destiné à remplacer un système anti-pollution d'origine et qui peut être réceptionné en tant qu'entité technique distincte;
- 36) [...]
- 37) "système de diagnostic embarqué" ou "OBD", un système qui peut générer des informations de diagnostic embarqué (OBD), au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2018/858, et qui est capable de communiquer ces informations [...] **vers l'extérieur**;

- 38) "système de surveillance embarqué" ou "OBM", un système installé à bord d'un véhicule qui est capable de **surveiller les émissions d'échappement** et de détecter [...] **à la fois** les dépassements d'émissions **d'échappement** et qui, lorsqu'un véhicule est en mode zéro émission, est capable de [...] communiquer ces informations [...] **vers l'extérieur**;
- 39) "dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie **électrique**" ou "dispositif OBFCM", tout logiciel ou matériel qui détecte et utilise les paramètres du véhicule, du moteur, du carburant ou de l'énergie électrique et de la charge utile/masse pour déterminer, stocker dans le véhicule les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie **électrique** et aux autres paramètres pertinents pour déterminer la consommation de carburant ou d'énergie **électrique** et l'efficacité énergétique du véhicule;
- 40) [...] "dispositif de **falsification**", tout [...] **élément de la conception qui a pour effet que le véhicule ne respecte pas les exigences du présent règlement lors de la conduite en dehors des essais réglementaires, alors qu'il a eu pour effet que le véhicule semblait conforme lors des essais, ou qui falsifie les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie électrique, à l'autonomie électrique ou à la durabilité des batteries**;
- 41) [...] "stratégie de **falsification**", toute stratégie qui **a pour effet que le véhicule ne respecte pas les exigences du présent règlement lors de la conduite en dehors des essais réglementaires, alors qu'elle a eu pour effet que le véhicule semblait conforme lors des essais, ou qui falsifie** les données relatives aux capteurs, à la consommation de carburant ou d'énergie **électrique**, à l'autonomie électrique ou à la durabilité des batteries;

- 42) "émissions en conditions de conduite réelles" ou "RDE", les émissions d'un véhicule dans [...] **ses** conditions [...] **d'utilisation** normales [...];
- 43) "compteur kilométrique", un instrument indiquant la distance totale parcourue par le véhicule depuis sa production;
- 44) "altération", l'inactivation ou la modification [...] du moteur **ou du moteur électrique**, du système et **des** dispositifs anti-pollution du véhicule, du système de propulsion, de la batterie de traction, du compteur kilométrique, de l'OBFCM ou du système OBD/OBM, y compris tout logiciel ou autre élément de contrôle logique de ces systèmes et de leurs données, **avant pour effet que le véhicule ne soit pas conforme au présent règlement, à moins que l'inactivation ou la modification soit exigée par le présent règlement ou le règlement (UE) 2018/858;**
- 45) "propre installation de production", une usine de construction ou d'assemblage utilisée par le constructeur aux fins de la construction ou de l'assemblage de véhicules neufs de ce constructeur, y compris, le cas échéant, de véhicules destinés à l'exportation;
- 46) "propre centre de conception", une installation dans laquelle l'ensemble du véhicule est conçu et mis au point, qui dépend du constructeur et est utilisée par lui;
- 47) "petit constructeur", un constructeur de moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M₁ ou de 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N₁ immatriculés dans l'Union par année civile et qui:
- a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou
 - b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente au total moins de 10 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M₁ ou 22 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N₁ immatriculés dans l'Union par année civile; ou
 - c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de production et son propre centre de conception;

- 48) "constructeur de très petits volumes", un constructeur de petits volumes qui produit moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie M₁ ou moins de 1 000 véhicules à moteur neufs de la catégorie N₁ immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;
- 49) "véhicule à moteur à combustion interne pur" ou "ICEV", un véhicule dans lequel tous les convertisseurs d'énergie de propulsion sont des moteurs à combustion interne, y compris ceux qui utilisent l'hydrogène comme carburant;
- 50) "véhicule électrique pur" ou "VEP", un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement des machines électriques comme convertisseurs d'énergie de propulsion et exclusivement des systèmes de stockage d'énergie électrique rechargeables en tant que systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;
- 51) "pile à combustible", un convertisseur d'énergie transformant l'énergie chimique (énergie d'entrée) en énergie électrique (énergie de sortie) ou inversement;
- 52) "véhicule à pile à combustible" ou "VPC", un véhicule équipé d'un groupe motopropulseur contenant exclusivement une ou plusieurs piles à combustible et une ou plusieurs machines électriques comme convertisseur(s) d'énergie de propulsion;
- 53) "véhicule hybride à pile à combustible" ou "VHPC", un véhicule à pile à combustible équipé d'un groupe motopropulseur comprenant au moins un système de stockage de carburant et au moins un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique en tant que système de stockage de l'énergie de propulsion;
- 54) "véhicule hybride" ou "VH", un véhicule dont le groupe motopropulseur comprend au moins deux catégories différentes de convertisseurs d'énergie de propulsion et au moins deux catégories différentes de systèmes de stockage de l'énergie de propulsion;
- 55) "véhicule hybride électrique" ou "VHE", un véhicule sur lequel l'un des convertisseurs d'énergie de propulsion est une machine électrique;

- 56) "véhicule hybride électrique rechargeable de l'extérieur" ou "VHE-RE", un véhicule hybride électrique qui peut être rechargé depuis une source extérieure;
- 57) "véhicule hybride électrique non rechargeable de l'extérieur" ou "VHE-NRE", un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et d'au moins deux systèmes de stockage d'énergie différents destinés à sa propulsion, et qui ne peut être chargé à partir d'une source externe;
- 58) "technologies de géorepérage", les technologies qui permettent à un véhicule hybride de fonctionner sans utiliser le moteur à combustion interne (c'est-à-dire pour permettre le mode "zéro émission") lorsqu'il est conduit à l'intérieur d'une zone géographique spécifique;
- 59) "mode à émissions nulles", un mode sélectionnable, dans lequel un véhicule hybride est conduit sans l'utilisation du moteur à combustion interne;
- 60) "puissance nette", la puissance obtenue sur un banc d'essai à l'extrémité du vilebrequin ou de son équivalent au régime correspondant du moteur ou du moteur avec les auxiliaires, et qui est déterminée dans les conditions atmosphériques de référence;
- 61) "puissance aux roues", la puissance mesurée aux roues d'un véhicule et utilisée pour sa propulsion;
- 62) "rapport puissance/masse", le rapport entre la puissance nominale et la masse **maximale** [...];
- 63) "puissance nominale" ou " P_{rated} ", la puissance nette maximale du moteur ou du moteur **électrique**, exprimée en kW;
- 64) "masse en ordre de marche", la masse d'un véhicule [...] **au sens du règlement (UE) 2019/2144**;

64 bis) "masse maximale", la masse en charge maximale techniquement admissible, au sens du règlement (UE) 2019/2144;

- 65) "batterie de traction", un système de batterie qui stocke l'énergie dans le but principal de propulser le véhicule;
- 66) "autonomie en mode électrique", la distance parcourue en mode épuisement de la charge jusqu'à épuisement de la batterie de traction;
- 67) "autonomie à émissions nulles", la distance maximale qu'un véhicule [...] peut parcourir **sans émission d'échappement** [...], ce qui, pour les VEP, correspond à l'autonomie en mode électrique;
- 68) "durabilité", la capacité d'un système, d'un dispositif, d'un composant ou de toute partie du véhicule à maintenir les performances requises pendant un temps donné;
- 69) "durabilité de la batterie", la durabilité d'une batterie de traction **embarquée**, mesurée en fonction de son état de santé;
- 70) "état de santé" ou "SOH", l'état mesuré ou estimé d'une mesure spécifique des performances d'un véhicule ou d'une batterie de traction à un point spécifique de sa durée de vie, exprimé en pourcentage des performances qui ont été déterminées lors de la certification ou de l'état neuf;
- 70 bis) "état de l'énergie certifiée" ou "SOCE", la performance énergétique utilisable de la batterie, mesurée ou estimée, à un instant précis de son cycle de vie, exprimée en pourcentage de l'énergie certifiée;**
- (70 ter) "état de l'autonomie certifiée" ou "SOCR", l'autonomie électrique mesurée ou estimée à un instant précis de son cycle de vie, exprimée en pourcentage de l'autonomie certifiée;**
- 71) "passeport environnemental d'un véhicule" ou "PEV", un registre [...] numérique contenant des informations sur la performance environnementale d'un véhicule au moment de son immatriculation, y compris le niveau des limites d'émission de polluants, les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation d'énergie **électrique**, l'autonomie électrique et la puissance du moteur **ou du moteur électrique**, ainsi que la durabilité des batteries et d'autres valeurs connexes;

- 72) "système d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions **d'échappement**", un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour informer l'utilisateur d'un dépassement des limites d'émissions **d'échappement** et [...] **garantir** que des réparations soient effectuées **avant que le véhicule continue d'être utilisé**;
- 73) "système d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible", un système conçu, construit et installé dans un véhicule pour avertir l'utilisateur du faible niveau du réactif consommable et [...] **garantir** l'utilisation de réactif;
- 74) [...]
- 75) "déclaration de **conformité**" ou "**déclaration**", une déclaration du constructeur selon laquelle un type ou un groupe spécifique de véhicules, de composants ou d'entités techniques distinctes est **conforme** aux exigences du présent règlement;
- 76) "efficacité énergétique d'une remorque", la performance d'une remorque en ce qui concerne son influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance du moteur **ou du moteur électrique** d'un véhicule tracteur;
- 77) "pneumatique neige", un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la [...] **construction** de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée ou **boueuse**, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer [...] **et** à [...] **contrôler** le déplacement du véhicule;
- 77 bis) "pneumatique pour conditions de neige extrêmes", un pneumatique neige ou un pneumatique à usage spécial dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour être utilisée dans des conditions de neige extrêmes;**

77 ter) "pneumatique conçu pour adhérer sur le verglas", un pneumatique neige de classe C1 qui est destiné à être utilisé dans des conditions de neige extrêmes, qui est également conçu pour être utilisé sur des revêtements routiers verglacés et qui satisfait aux prescriptions du règlement de l'ONU n° 117;

78) "pneumatique à usage spécial", un pneumatique conçu à la fois pour un usage routier et un usage non routier, ou pour d'autres utilisations spéciales. Ces pneumatiques sont essentiellement conçus pour permettre le démarrage et le déplacement du véhicule en conditions tout-terrain [...];

79) "option", un ensemble d'exigences énoncées dans le présent règlement, auxquelles un constructeur peut choisir de satisfaire en plus afin de pouvoir utiliser la désignation correspondante pour les véhicules qu'il fabrique.

Chapitre II — Obligations des constructeurs

Article 4

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

1. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux véhicules qu'ils fabriquent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés conformément au présent règlement. Les constructeurs font en sorte que les nouveaux **systèmes**, composants ou entités techniques distinctes, y compris les moteurs, les batteries de traction, les systèmes de freinage, **les pneumatiques** et les systèmes anti-pollution de rechange nécessitant une réception par type qu'ils fabriquent et qui sont vendus ou mis en service dans l'Union, soient réceptionnés par type conformément au présent règlement.
2. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, notamment en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I **dans les conditions établies à l'annexe III** et en respectant les valeurs déclarées dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué dans le tableau 1 de l'annexe IV. Ces véhicules sont désignés comme véhicules "Euro 7".

3. [...]
- [...]
4. Les constructeurs conçoivent et construisent des **systèmes** , composants ou des entités techniques distinctes, y compris des moteurs, **des moteurs électriques** , des batteries de traction, des systèmes de freinage, **des pneumatiques** et des systèmes anti-pollution de remplacement de telle façon qu'ils soient conformes au présent règlement, y compris en respectant les limites d'émission fixées à l'annexe I [...] **dans** les conditions établies à l'annexe III.
5. Les constructeurs s'abstiennent de concevoir, de construire et d'assembler des véhicules avec des dispositifs [...] de **falsification** ou des stratégies [...] de **falsification** , **qui font qu'un véhicule non conforme semble conforme au présent règlement** .
6. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent tous les véhicules des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃ avec:
- des systèmes OBD capables de détecter les dysfonctionnements entraînant des dépassements d'émissions **d'échappement** afin de faciliter les réparations;
 - des systèmes OBM capables de [...] **surveiller** les émissions **d'échappement** [...];

- c) un dispositif OBFCM pour surveiller leur consommation réelle de carburant et d'énergie **électrique** et d'autres paramètres pertinents [...] qui sont nécessaires pour déterminer leur efficacité énergétique et leur consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles;
 - d) des moniteurs SOH de la batterie de traction [...];
 - e) des systèmes d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions **d'échappement**;
 - f) des systèmes d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible;
 - g) des dispositifs communiquant **vers l'extérieur** les données générées par les véhicules utilisés aux fins de la conformité avec le présent règlement et les données OBFCM, **y compris** aux fins des contrôles techniques périodiques et du contrôle technique routier [...], et aux fins de la communication avec les infrastructures de recharge et les systèmes électriques fixes capables de supporter les fonctionnalités de recharge intelligente et bidirectionnelle.
7. Les constructeurs conçoivent, construisent et assemblent des véhicules des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃ de manière à réduire au minimum les vulnérabilités, survenant à toutes les étapes de leur cycle de vie, susceptibles d'entraîner des manipulations:
- a) du système d'injection de carburant et de réactif,
 - b) du moteur et des unités de commande du moteur,
 - c) des batteries de traction,
 - d) du compteur kilométrique[...]₂
 - e) des systèmes anti-pollution[...]₂

f) des moteurs électriques et unités de commande correspondantes,

g) du dispositif OBFCM,

h) du système OBD,

i) du système OBM et

j) du PEV.

8. Le constructeur empêche la possibilité d'exploiter les vulnérabilités visées au paragraphe 7, **sur la base de ses connaissances et de l'état de la technique au moment de la réception par type.** Lorsqu'une telle vulnérabilité est constatée, le constructeur y **remédie de manière effective, si cela est techniquement possible au moment où la vulnérabilité est constatée,** par une mise à jour du logiciel ou par tout autre moyen approprié.
9. Les constructeurs assurent la transmission sécurisée des données relatives aux émissions et à la durabilité des batteries en prenant des mesures de cybersécurité conformément au règlement n° 155 de l'ONU¹⁵.
10. [...]

¹⁵ 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 82 du 9.3.2021, p. 30).

Article 5

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

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. Les constructeurs peuvent désigner des véhicules comme "véhicules Euro 7G" lorsque ces véhicules sont équipés de moteurs à combustion interne dotés de technologies de géorepérage. Le constructeur doit installer un système d'avertissement du conducteur sur ces véhicules afin d'informer l'utilisateur lorsque les batteries de traction sont presque vides et d'arrêter le véhicule s'il n'est pas chargé dans les 5 km après le premier avertissement en mode zéro émission. L'application de ces technologies de géorepérage [...] **doit être démontrée aux autorités chargées de la réception lors de la réception par type et** vérifiée pendant la durée de vie du véhicule.

4 bis. À la demande du constructeur, pour les véhicules N₂ d'une masse maximale comprise entre 3,5 et 5 tonnes provenant d'un type de véhicule N₁, l'autorité chargée de la réception peut accorder une réception par type au regard des émissions conformément aux règles applicables aux réceptions par type des véhicules N₁. Ces véhicules sont désignés comme "véhicule Euro 7ext".

5. Les constructeurs peuvent construire des véhicules combinant [...] les caractéristiques visées aux paragraphes [...] **4 ou 4 bis** et les désigner [...] comme véhicules **"Euro 7Gext"**.

6. [...]

7. [...]

Article 6

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

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules qu'ils construisent, qui sont vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, respectent les limites d'émission fixées à l'annexe I lorsqu'ils circulent dans les conditions [...] définies à l'annexe III, pendant la durée de vie du véhicule telle que définie dans le tableau 1 de l'annexe IV, et respectent les exigences de performance minimales en matière de durabilité de la batterie énoncées à l'annexe II.
2. Les constructeurs font en sorte que ces véhicules soient conformes aux valeurs relatives aux émissions de CO₂, à la consommation de carburant et d'énergie **électrique** et à l'efficacité énergétique déclarées conformément aux dispositions du présent règlement pour la durée de vie du véhicule, comme indiqué à l'annexe IV [...].
3. Les constructeurs [...] **conçoivent** les dispositifs OBFCM, OBD et OBM [...] ainsi que les mesures anti-manipulation, [...] **de façon que** ces dispositifs et mesures soient conformes aux dispositions du présent règlement tant que le véhicule est en service.
4. Les prescriptions visées aux [...] **paragraphes** 1 à 3 s'appliquent aux véhicules pour tous les types de carburants ou de sources d'énergie dont ils sont équipés. Les mêmes prescriptions s'appliquent également à toutes les entités techniques distinctes et à tous les composants destinés à ces véhicules.
5. Afin de vérifier le respect des prescriptions visées au premier paragraphe pendant la durée de vie supplémentaire d'un véhicule, les limites d'émission de gaz polluants fixées à l'annexe I sont ajustées à l'aide des multiplicateurs de durabilité indiqués dans le tableau 2 de l'annexe IV.
6. Les systèmes OBM installés par le constructeur doivent pouvoir:
 - a) **surveiller et** consigner [...] toutes les émissions d'**échappement de NOx, NH₃ et PM, et détecter les dépassements correspondant à 2,5 fois les limites d'émissions d'échappement ou plus si des limites d'émissions d'échappement pour les essais de NOx, NH₃ et PM figurent à l'annexe I;**

- b) communiquer les données relatives au comportement du véhicule en matière d'émissions **d'échappement** [...] par l'intermédiaire du port OBD [...], y compris aux fins des contrôles techniques des véhicules¹⁶ et des contrôles techniques routiers¹⁷ [...] **et anonymement par transmission sans fil afin de contrôler la conformité des types de véhicules;**
- c) déclencher [...] le système d'avertissement du conducteur [...] **en cas de dépassement significatif des limites d'émissions d'échappement, en recourant à des méthodes harmonisées pour faire en sorte que des réparations soient effectuées en temps utile, dans les 2000 km, sans empêcher les véhicules d'achever un trajet en cours, de façon à éviter des problèmes liés à la sécurité routière.**
7. Les dispositifs OBFCM, **OBD et OBM** installés par le constructeur sur ces véhicules doivent être capables de communiquer les données du véhicule **pertinentes** qu'ils enregistrent par l'intermédiaire du port OBD et par transmission sans fil.

¹⁶ **Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129).**

¹⁷ Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

8. [...] **Lorsqu'un** [...] véhicule, un système, un composant [...] **ou** une entité technique distincte [...] **présente** un risque grave **ou** [...] n'est pas conforme aux prescriptions énoncées dans le présent règlement, les constructeurs prennent immédiatement, **dès qu'ils en ont connaissance**, les mesures correctives nécessaires, y compris les réparations ou modifications de ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, selon le cas, pour **éliminer le risque grave ou** assurer la conformité avec le présent règlement. Les constructeurs ou tout autre opérateur économique [...] **appliquent le règlement (UE) 2018/858 en conséquence**. Le constructeur informe immédiatement l'autorité [...] chargée de réception [...] de la non-conformité, en fournissant les informations appropriées.
9. [...]

Article 7

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

1. Afin de démontrer le respect des règles de réception par type en matière d'émissions lors de la réception par type au regard des émissions, le constructeur effectue les essais spécifiés dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V. Aux fins de vérifier la conformité de la production avec les prescriptions du présent règlement, les véhicules, composants et entités techniques distinctes sont sélectionnés dans les locaux du constructeur par l'autorité chargée de la réception ou par le constructeur. La conformité en service doit être vérifiée pour les périodes prescrites dans le tableau 1 de l'annexe IV.
2. Le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception [...] une déclaration de **conformité** signée en ce qui concerne les RDE, la correction de la température ambiante pour le CO₂, les systèmes OBD, OBM, les émissions et la durabilité de la batterie, la régénération continue ou périodique, la lutte contre les manipulations et les prescriptions concernant le carter, comme spécifié à l'annexe V. Le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une déclaration de **conformité** signée concernant l'utilisation [...] de l'option de géorepérage lorsque le constructeur la choisit [...].

3. Les autorités nationales peuvent tester le type de véhicule afin de vérifier sa conformité lors du contrôle de la conformité de la production, de la conformité en service ou de surveillance du marché, comme indiqué à l'annexe V.
4. Les constructeurs délivrent le passeport environnemental du véhicule (PEV) pour chaque véhicule et le délivrent à l'acheteur du véhicule en même temps que le véhicule, en extrayant les données pertinentes de sources telles que le certificat de conformité et la documentation de réception par type. Le constructeur doit veiller à ce que les données des PEV soient disponibles pour être affichées dans les systèmes électroniques du véhicule **ou au moyen d'un code QR ou de toute autre méthode analogue** et puissent être transmises depuis le véhicule vers l'extérieur.
5. [...]

Article 8

Règles spéciales pour les petits constructeurs

1. En ce qui concerne les émissions de polluants, les petits constructeurs peuvent remplacer les essais décrits dans les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V par des déclarations de **conformité**. La conformité des véhicules construits et mis sur le marché par les petits constructeurs peut faire l'objet d'essais de conformité en service et de surveillance du marché conformément aux tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V. Les essais de conformité de la production prévus à l'annexe V ne sont pas requis. L'article 4, paragraphe [...] **6**, points b) **et c)**, ne s'applique pas aux petits constructeurs.
2. Les constructeurs de très petits volumes **démontrent qu'ils respectent** les limites d'émission fixées à l'annexe I lors d'essais **sur route ou** en laboratoire fondés sur des cycles [...] de conduite en conditions réelles à des fins de conformité en service et de surveillance du marché.

Article 9

[...]

Chapitre III – Obligations des États membres en ce qui concerne la réception par type au regard des émissions et la surveillance du marché

Article 10

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

1. Les autorités [...] chargées de la réception mettent en place des mesures pour accorder des réceptions par type au regard des émissions à des types de véhicules, **systèmes**, composants et entités techniques distinctes et pour effectuer des essais, des contrôles et des inspections afin de vérifier si les constructeurs satisfont aux prescriptions relatives à la conformité de la production et à la conformité en service conformément à l'annexe V.
2. Les autorités [...] de surveillance du marché procèdent à des vérifications dans le cadre de la surveillance du marché conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2018/858 et à l'annexe V, tableaux 2, 4, 6, 8 et 10.
3. Avec effet au... [*OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], lorsqu'un constructeur en fait la demande, les autorités [...] chargées de la réception ne refusent pas d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions pour un nouveau type de véhicule ou de moteur et elles n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule conforme au présent règlement.

3 bis. Avec effet 30 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités chargées de la réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique ou à la durabilité des batteries, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions dans le cas des nouveaux types de véhicules M₁ et N₁ qui ne sont pas conformes au présent règlement.

4. Avec effet [...] **42 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement**, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M₁ et N₁ qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie **électrique** ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

4 bis. Avec effet 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités chargées de la réception refusent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie électrique ou à la durabilité des batteries, d'accorder la réception UE par type ou la réception nationale par type au regard des émissions dans le cas des nouveaux types de véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ et des nouveaux types de remorques O₃ et O₄ qui ne sont pas conformes au présent règlement.

5. Avec effet [...] **60 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement**, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ et des nouvelles remorques O₃ et O₄ qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.

5 bis. Par dérogation au paragraphe 5 et jusqu'au 31 décembre 2029, pour les véhicules M₂ et M₃ pour lesquels un objectif de 100 % de véhicules à émissions nulles est fixé à partir de la période de communication des rapports de l'année 2030 conformément au règlement (UE) 2019/1242, les autorités nationales autorisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement, mais qui ont fait l'objet d'une réception par type au regard des émissions valable au titre du règlement (CE) n° 595/2009.

6. Avec effet au 1^{er} juillet 2030, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M₁ et N₁ construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.
7. Avec effet au 1^{er} juillet 2031, les autorités nationales considèrent, dans le cas des nouveaux véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ construits par des petits constructeurs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certificats de conformité ne sont plus valables aux fins de l'immatriculation et interdisent, pour des motifs liés aux émissions de CO₂ et de polluants, à la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, à l'efficacité énergétique ou à la durabilité des batteries, l'immatriculation, la vente ou la mise en service de ces véhicules.
8. [...]

Article 11

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

1. Avec effet [...] **30 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte destiné à être monté sur un véhicule M₁ ou N₁ réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique distincte n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.

2. Avec effet [...] **48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement**, la vente ou l'installation d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte destiné à être monté sur un véhicule M₂, M₃, N₂, N₃, **O₃ ou O₄** réceptionné en application du présent règlement est interdite si le système, le composant ou l'entité technique distincte n'est pas réceptionné par type en conformité avec le présent règlement.
3. Les autorités [...] chargées de la réception peuvent continuer à accorder des extensions aux réceptions UE par type au regard des émissions de systèmes anti-pollution de remplacement accordées avant que le présent règlement ne s'applique aux conditions qui s'appliquaient au moment de la réception par type au regard des émissions [...] **originale**. Les autorités nationales interdisent la vente ou l'installation sur un véhicule de tels systèmes anti-pollution de remplacement, à moins qu'ils ne soient réceptionnés par type.
4. **Avec effet 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités nationales interdisent, pour des motifs liés à l'abrasion des pneumatiques, la mise sur le marché ou la mise en service des pneumatiques neufs de la classe C₁ lorsqu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Par conséquent, à compter de cette date, les autorités nationales interdisent l'immatriculation de nouveaux véhicules équipés de pneumatiques de la classe C₁ si les pneumatiques ne sont pas conformes au présent règlement.**
5. **Avec effet 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les autorités nationales interdisent, pour des motifs liés à l'abrasion des pneumatiques, la mise sur le marché ou la mise en service des pneumatiques neufs des classes C₂ et C₃ lorsqu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Par conséquent, à compter de cette date, les autorités nationales interdisent l'immatriculation de nouveaux véhicules et remorques équipés de pneumatiques des classes C₂ et C₃ si les pneumatiques ne sont pas conformes au présent règlement.**

6. Par dérogation aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus, les pneumatiques des classes C₁, C₂ et C₃ mis sur le marché de l'Union avant les dates mentionnées peuvent continuer à être mis à disposition sur le marché et à être mis en service durant 30 mois. Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'immatriculation des véhicules et remorques neufs conformément aux paragraphes 4 et 5 du présent article.

Article 12

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

1. Les opérateurs économiques et les opérateurs indépendants ne doivent pas altérer le véhicule et ses systèmes.
2. Lors des contrôles de conformité en service ou de surveillance du marché, les autorités nationales vérifient si les constructeurs de véhicules ont correctement installé des systèmes d'avertissement du conducteur **d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement**, ainsi que des systèmes d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible, et si les véhicules peuvent être altérés.

Chapitre IV

Rôle de la Commission et des tiers en ce qui concerne la conformité en service et la surveillance du marché

Article 13

Application des prescriptions en matière d'essai pour la Commission et les tiers

1. La Commission ou des tiers, conformément à l'article 9 et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858, peuvent procéder aux contrôles de conformité en service et de surveillance du marché visés dans les tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V, afin de vérifier la conformité des véhicules, composants et entités techniques distinctes avec le présent règlement.
2. Les constructeurs mettent à la disposition de la Commission et des tiers les données nécessaires pour effectuer ces contrôles conformément à l'article 9, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 10, du règlement (UE) 2018/858.

Chapitre V

Essais et déclarations

Article 14

Procédures et essais

1. Les procédures de réception par type au regard des émissions comprennent les essais et contrôles **précisés à l'annexe V** ainsi que l'application de toutes les procédures administratives et exigences en matière de documentation [...]. Pour les exigences spécifiées à l'annexe V, le constructeur fournit, le cas échéant, une déclaration de **conformité** à l'autorité chargée de la réception [...].

2. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences [...] du **présent règlement** sont effectués par les constructeurs et les autorités nationales conformément à l'annexe V. Des essais visant à prouver la conformité avec les exigences [...] du **présent règlement** peuvent être effectués par la Commission et par des tiers également conformément à l'annexe V.

Lorsqu'il est précisé qu'un essai est optionnel à l'annexe V, tableaux 1, 3, 5 et 7, l'autorité chargée de la réception peut demander à ce qu'il soit procédé audit essai.

Les tableaux 1, 3, 5, 7 et 9 de l'annexe V s'appliquent aux constructeurs. Les tableaux 2, 4, 6, 8 et 10 de l'annexe V s'appliquent aux autorités nationales, aux parties tierces reconnues et à la Commission.

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

- a) types de véhicules M₁ et N₁;
- b) types de véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃;
- c) moteurs utilisés dans les types de véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃;
- d) systèmes OBM/OBD;
- e) systèmes anti-altération, systèmes de sécurité et de cybersécurité;
- f) types de systèmes anti-pollution de remplacement et leurs pièces;
- g) types de système de freinage et leurs pièces de rechange **en ce qui concerne les émissions de particules**;

- h) [...] pneumatiques **des classes C₁, C₂ et C₃** au regard de l'abrasion des pneumatiques;
 - i) autres types de composants et leurs pièces de rechange;
 - j) CO₂, consommation de carburant et d'énergie **électrique**, autonomie en mode électrique et détermination de la puissance [...] pour les véhicules M₁ et N₁, dispositions relatives à l'OBFCM;
 - k) CO₂, consommation de carburant et d'énergie **électrique**, autonomie à émissions nulles, autonomie en mode électrique et détermination de la puissance [...] pour les véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃, efficacité énergétique des remorques O₃ et O₄, dispositions relatives à l'OBFCM.
4. La Commission [...] adopte des actes d'exécution pour [...] la réception par type au regard des émissions, [...] la conformité en service, la conformité de la production et la surveillance du marché, afin d'établir:
- a) les méthodes de mesure des émissions d'échappement en **laboratoire** et sur route **selon une utilisation habituelle en conditions de conduite réelles** [...] **et** l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions en conditions de conduite réelles [...];
 - b) les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie **électrique**, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique et la puissance [...] d'un véhicule à moteur;
 - c) les méthodes, exigences et spécifications techniques applicables aux indicateurs de changement de vitesse **(GSI)**;
 - d) les méthodes de détermination de l'efficacité énergétique des remorques O₃ et O₄;
 - e) les méthodes de mesure des émissions de gaz de carter;
 - f) les méthodes de mesure des émissions par évaporation;

- g) les méthodes de mesure des émissions de particules de frein, y compris les méthodes pour les véhicules lourds, les émissions de particules de frein en conditions de conduite réelles et le freinage par récupération;
- h) les méthodes de mesure de l'abrasion des pneumatiques [...];
- i) les méthodes d'évaluation du respect des exigences de performance minimales en matière de durabilité des batteries;
- j) **les méthodes, exigences et essais, y compris les seuils de conformité, permettant d'assurer la performance** des dispositifs OBFCM, des systèmes OBD et OBM **et des capteurs de ces dispositifs et systèmes** [...] et la communication [...] **vers l'extérieur** des données enregistrées par ces dispositifs et systèmes;
- k) les caractéristiques et la performance des systèmes d'avertissement du conducteur et des méthodes d'incitation et la méthode d'évaluation de leur bon fonctionnement;
- l) les méthodes permettant d'évaluer le fonctionnement correct, l'efficacité, la régénération et la durabilité des systèmes anti-pollution d'origine et de remplacement;
- m) les méthodes permettant de garantir et d'évaluer les mesures de sécurité visées à l'article 4, paragraphe 5, y compris la méthode d'analyse de la vulnérabilité et de protection contre les altérations;
- n) [...] **les méthodes d'évaluation de la conformité avec les prescriptions pour les réceptions par type au regard des émissions applicables aux véhicules construits par les** petits constructeurs et les constructeurs de très petits volumes visés à l'article 8 **et les procédures d'essai applicables à ces véhicules**;
- o) les méthodes d'évaluation du bon fonctionnement des types de véhicules réceptionnés au titre des désignations visées à l'article 5;

- p) [...]
- q) les exigences de performance applicables aux équipements d'essai;
- r) les spécifications des carburants de référence pour les essais;
- s) les méthodes permettant d'établir l'absence de dispositifs [...] **de falsification** et de stratégies [...] **de falsification**;
- t) [...]
- u) le format et les données [...] pour le PEV;
- v) les exigences administratives et la documentation relatives à la réception par type au regard des émissions;
- w) les obligations en matière de rapports, le cas échéant.

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

6. Pour les actes d'exécution adoptés en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, en ce qui concerne les catégories M₁ et N₁, les méthodes de mesure des émissions polluantes d'échappement et des émissions par évaporation reflètent celles établies dans la dernière version du règlement (UE) 2017/1151 au moment de l'adoption de l'acte d'exécution en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article.

7. Pour les actes d'exécution adoptés en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, la Commission adopte, au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les actes d'exécution ci-après, fixant des règles pour les véhicules M₁ et N₁ au titre du paragraphe 3, point a):

- a) en ce qui concerne les émissions polluantes conformément au paragraphe 4, points a), e), f), k), q), r), s), u), v) et w):**
- b) en ce qui concerne les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique, la puissance du véhicule ainsi que les performances du dispositif OBFCM, conformément au paragraphe 4, points b), c) et j):**
- c) en ce qui concerne les systèmes OBM et OBD conformément au paragraphe 4, points j) et k).**

8. Pour les actes d'exécution adoptés en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, la Commission adopte, au plus tard 30 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, les actes d'exécution ci-après, fixant des règles pour les véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ et leurs moteurs ainsi que pour les remorques O₃ et O₄ conformément au paragraphe 3, points b) et c) respectivement:

- a) en ce qui concerne les émissions polluantes conformément au paragraphe 4, points a), e), k), q), r), s), u), v) et w):**
- b) en ce qui concerne les méthodes permettant de déterminer les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie électrique, l'autonomie à émissions nulles, l'autonomie en mode électrique, la puissance du véhicule ainsi que les performances du dispositif OBFCM, conformément au paragraphe 4, points b), d) et j):**
- c) en ce qui concerne les systèmes OBM et OBD conformément au paragraphe 4, points j) et k).**

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

[...]

Article 15

Adaptation au progrès technique

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 afin de tenir compte des progrès techniques pour modifier [...] **le présent règlement comme suit:**
 - a) l'annexe III, **tableau 2**, en ce qui concerne les conditions d'essai pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, sur la base des données recueillies lors de l'essai des véhicules Euro 7;
 - b) l'annexe III, **tableaux 4 et 5**, en ce qui concerne les conditions d'essai, sur la base des données recueillies lors de l'essai des freins ou des pneumatiques Euro 7;
 - c) l'annexe V, en ce qui concerne l'application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations [...];
 - d) l'article 5, en introduisant des options et des désignations **supplémentaires** fondées sur des technologies innovantes pour les constructeurs [...];
 - e) **l'établissement de multiplicateurs de durabilité à l'annexe IV, tableau 2, sur la base des données recueillies lors des essais sur les émissions d'échappement des véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ et d'un rapport sur la durabilité des véhicules lourds soumis au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 18, paragraphe 3;**

f) l'établissement de définitions et de règles spéciales pour les petits constructeurs pour les catégories de véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ au titre de l'article 3 et de l'article 8 du présent règlement.

2. Lorsqu'une proposition de règlement CEE-ONU ou de modification d'un règlement CEE-ONU a été approuvée conformément à la procédure établie à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE et à la décision 97/836/CE, et sur la base des travaux réalisés sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), [...] la Commission [...] adopte des actes délégués [...] en conformité avec l'article 16 [...], modifiant le présent règlement comme suit:

- a) en fixant des limites d'émission de particules de frein à l'annexe I, tableaux 4 et 5, conformément à la [...] proposition [...] formulée une fois achevés les travaux réalisés par le groupe de travail sur les émissions dues au freinage;
- b) en fixant des limites d'abrasion pour les types de pneumatiques à l'annexe I, tableau 6, conformément à la proposition [...] formulée une fois achevés les travaux sur l'abrasion des pneumatiques réalisés par le groupe de travail conjoint GRBP/GRPE sur l'abrasion des pneumatiques.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, si, au plus tard le 31 décembre 2025, aucune proposition n'a été présentée au WP.29 en vue d'un règlement CEE-ONU ou d'une modification d'un règlement CEE-ONU sur les pneumatiques de la classe C₁, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 16, modifiant le présent règlement, en fixant des limites d'abrasion pour les pneumatiques de la classe C₁ à l'annexe I, tableau 6, conformément aux travaux réalisés au sein du groupe de travail GRBP/GRPE sur l'abrasion des pneumatiques;

- c) en établissant les prescriptions minimales en matière de performance des batteries visées à l'annexe II, **conformément à la proposition [...] formulée une fois achevés les travaux sur la durabilité des batteries réalisés par le groupe de travail informel sur les véhicules électriques et l'environnement[...].**
- d) [...]
- e) [...]

Chapitre VI - Dispositions générales

Article 16

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du... [*OP: veuillez insérer la date = la date d'entrée en vigueur du présent règlement*]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 17

Procédure de comité

1. La Commission est assistée du comité technique – véhicules à moteur. 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.

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.

Article 18

Rapports

1. Au plus tard le 1^{er} septembre 2030, les États membres informent la Commission de l'application du présent règlement.
2. Au plus tard le 1^{er} septembre 2031, sur la base des informations fournies conformément au paragraphe 1, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur l'application du présent règlement.

3. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport évaluant les performances en matière de durabilité des véhicules lourds au regard des émissions.
4. Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'abrasion des pneumatiques visant à examiner les méthodes de mesure et l'état de la technique, qui servira de base à la proposition relative aux limites d'abrasion des pneumatiques pour les pneumatiques de la classe C 1.
5. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la durabilité des batteries visant à examiner l'état de la technique, qui servira de base à un réexamen des exigences de performance minimales.
6. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les émissions de particules de frein réexaminant les méthodes de mesure et l'état de la technique, compte tenu des actes délégués visés à l'article 15, paragraphe 2, point a), en ce qui concerne le niveau des limites d'émission de la deuxième phase fixées dans le tableau 5 de l'annexe I.

Chapitre VI- | Dispositions finales

Article 18 bis

Modification du règlement (UE) 2018/858

Les paragraphes 1 à 3 du règlement (UE) 2018/858 sont remplacés par le texte suivant:

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

2. Les types d'infractions commises par les opérateurs économiques et les services techniques qui donnent lieu à des sanctions sont au moins les suivants:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou de l'application de mesures correctives ou restrictives conformément au chapitre XI;**
- b) la falsification de résultats d'essais en vue de la réception par type ou de la surveillance du marché;**
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner le rappel de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes, ou le refus ou le retrait de la fiche de réception UE par type;**
- d) la non-conformité des services techniques au regard des prescriptions liées à leur désignation.**

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

- a) le refus de donner accès à des informations;**
- b) la mise à disposition sur le marché de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes soumis à réception sans ladite réception, ou la falsification de documents, de certificats de conformité, de plaques réglementaires ou de marques de réception dans cette intention;**
- c) l'altération du véhicule et de ses systèmes.**

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

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

- (b) la conception, la construction et l'assemblage de véhicules avec des dispositifs de falsification ou des stratégies de falsification, qui font qu'un véhicule non conforme semble conforme au [règlement EURO 7];
- (c) la conception, la construction et l'assemblage de véhicules des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ et N₃ non munis des systèmes requis d'avertissement du conducteur d'un dépassement des limites d'émissions d'échappement ou des systèmes requis d'avertissement du conducteur d'un niveau de réactif faible.

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

Article 19
Abrogation [...]

1. Le règlement (CE) n° 715/2007 est abrogé avec effet au 1^{er} juillet [...] **2030.**

Le règlement (CE) n° 595/2009 est abrogé avec effet au 1^{er} juillet [...] **2031.**

Les références faites aux règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon la table de correspondance figurant à l'annexe VI du présent règlement.

2. **Le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission est abrogé avec effet au 1^{er} juillet 2030.**

Le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission sont abrogés avec effet au 1^{er} juillet 2031.

Article 20

Entrée en vigueur et application

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

Il s'applique [...] **30 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement** pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et [...] **48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement** pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ et pour les composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules et aux remorques O₃ et O₄.

Il s'applique 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement pour les pneumatiques neufs de la classe C₁ et 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement pour les pneumatiques neufs des classes C₂ et C₃.

Il s'applique à partir du 1^{er} juillet 2030 pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ construits par des petits constructeurs **et à partir du 1^{er} juillet 2031 pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ construits par des petits constructeurs.**

Nonobstant le paragraphe 2, l'article 11, paragraphe 3, s'applique à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président/La présidente

Par le Conseil
Le président/La présidente

ANNEXE I

LIMITES D'EMISSIONS EURO 7

Tableau 1: Limites d'émissions d'échappement Euro 7 pour les véhicules M₁ et N₁ avec moteur à combustion interne

[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		<u>Masse en ordre de marche (MRO) (kg)</u>	<u>Masse de monoxyde de carbone (CO)</u>		<u>Masse d'hydrocarbures totaux (THC)</u>		<u>Masse d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM)</u>		<u>Masse des oxydes d'azote (NOx) (NOx)</u>		<u>Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (THC+ NOx)</u>		<u>Masse des particules (PM)</u>		<u>Nombre de particules (PN₂₃)</u>	
			<u>L₁ (mg/km)</u>		<u>L₂ (mg/km)</u>		<u>L₃ (mg/km)</u>		<u>L₄ (mg/km)</u>		<u>L₂ + L₄ (mg/km)</u>		<u>L₅ (mg/km)</u>		<u>L₆ (#/km)</u>	
<u>Catégorie</u>	<u>Classe</u>		<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI</u>	<u>CI</u>	<u>PI¹⁸</u>	<u>CI</u>	<u>PI²⁰</u>	<u>CI</u>
<u>M₁</u>	=		<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	=	<u>68</u>	=	<u>60</u>	<u>80</u>	=	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
<u>N₁</u>	<u>I</u>	<u>MRO ≤ 1280</u>	<u>1000</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	=	<u>68</u>	=	<u>60</u>	<u>80</u>	=	<u>170</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>II</u>	<u>1280 < MRO ≤ 1735</u>	<u>1810</u>	<u>630</u>	<u>130</u>	=	<u>90</u>	=	<u>75</u>	<u>105</u>	=	<u>195</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>
	<u>III</u>	<u>1735 < MRO</u>	<u>2270</u>	<u>740</u>	<u>160</u>	=	<u>108</u>	=	<u>82</u>	<u>125</u>	=	<u>215</u>	<u>4,5</u>	<u>4,5</u>	<u>6x10¹¹</u>	<u>6x10¹¹</u>

¹⁸ Les limites concernant la masse et le nombre de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés d'un moteur à injection directe.

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

Tableau 2: Limites d'émission d'échappement Euro 7 pour les véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ équipés d'un moteur à combustion interne et les moteurs à combustion interne utilisés dans ces véhicules

Émissions de polluants	<u>WHSC (CI) et WHTC (CI et PI)</u>	[...]	[...]	[...]	<u>Émissions en conditions de conduite réelles (RDE)</u>	[...]
	<u>par kWh</u>	[...]	[...]	[...]	<u>par kWh</u>	[...]
NO _x en mg	<u>230</u>	[...]	[...]	[...]	<u>300</u>	[...]
PM en mg	<u>8</u>	[...]	[...]	[...]	=	
PN[...] ₂₃ en #	<u>6 x 10¹¹</u>	[...]	[...]	[...]	<u>9 x 10¹¹</u>	
CO en mg	<u>1500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>1950</u>	
NMOG en mg	<u>80</u>	[...]	[...]	[...]	<u>105</u>	
NH ₃ en mg	<u>65</u>	[...]	[...]	[...]	<u>85</u>	
CH ₄ en mg	<u>500</u>	[...]	[...]	[...]	<u>650</u>	
N ₂ O en mg	<u>200</u>	[...]	[...]	[...]	<u>260</u>	
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Tableau 3: Limites d'émissions par évaporation Euro 7 pour les véhicules M₁ et N₁ fonctionnant à l'essence

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

<u>Masse des émissions par évaporation</u> <u>(g/essai)</u>
<u>2,0</u>

Tableau 4: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 lors d'un cycle de conduite standard, applicable jusqu'au 31/12/2034

Limites d'émissions [...]	Véhicules M ₁ et N ₁	Véhicules M ₂ et M ₃	Véhicules N ₂ et N ₃
Émissions de particules de frein (PM ₁₀)	7 <u>mg/km par véhicule</u>		
Émissions de particules de frein (PN)			

Tableau 5: Limites d'émissions de particules de frein Euro 7 applicables à partir du 1/1/2035

Limites d'émissions de [...] <u>particules de frein</u> [...]	Véhicules M₁ et N₁	Véhicules M₂ et M₃	Véhicules N₂ et N₃
Émissions de particules de frein (PM₁₀)	3 <u>mg/km par véhicule</u>		
Émissions de particules de frein (PN)			

Tableau 6: Limites de taux d'abrasion des pneumatiques Euro 7

Limites de [...] <u>taux d'abrasion des pneumatiques</u> [...]	Pneumatiques C1	Pneumatiques C2	Pneumatiques C3
Pneumatiques normaux			
Pneumatiques neige			
Pneumatiques à usage spécial			

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS DE PERFORMANCE MINIMALE POUR LA DURABILITE DES BATTERIES EURO 7

Tableau 1: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M₁ Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	80 %	70 %	
VEP	80 %	70 %	

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

Tableau 2: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M₁ Euro 7

MPR sur la base de l'énergie de la batterie	Début de vie à 5 ans ou 100 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules de plus de 5 ans ou 100 000 km, jusqu'à 8 ans ou 160 000 km selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Véhicules jusqu'à la durée de vie supplémentaire*
VEH-RE	75 %	65 %	
VEP	75 %	65 %	

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

Tableau 3: Prescriptions de performance minimale (MPR) pour la durabilité des batteries des véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ Euro 7

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

* Comme spécifié dans l'annexe IV.

ANNEXE III

CONDITIONS D'ESSAI

Tableau 1: Conditions pour tester la conformité des véhicules M₁ et N₁ aux limites d'émissions d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

[...]

<u>Mesure des émissions d'échappement en laboratoire</u>	<u>Mesure des émissions en conditions de conduite réelles (RDE)</u>
<p><u>Pour tous les essais d'émissions d'échappement réalisés à l'aide du cycle d'essai sur banc dynamométrique WLTP, les dispositions du règlement ONU n° 154¹⁹ s'appliquent.</u></p> <p><u>Les dispositions relatives au niveau 1A (cycle WLTP à 4 phases) s'appliquent.</u></p>	<p><u>Pour les essais des émissions en conditions de conduite réelle (RDE) réalisés sur route, les dispositions du règlement ONU n° 168²⁰ s'appliquent, l'évaluation des émissions étant réalisée en ce qui concerne le cycle WLTP à 4 phases.</u></p>

Tableau 2: Conditions pour tester la conformité des véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ aux limites d'émissions d'échappement avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

¹⁹ série 02 d'amendements (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1).

²⁰ Version originale du règlement (JO, ...).

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

* [...]

<u>Mesure des émissions d'échappement en laboratoire</u>	<u>Mesure des RDE</u>
<u>Pour tous les essais d'émissions d'échappement réalisés à l'aide des cycles WHTC/WHSC de bancs d'essai de moteurs, les dispositions de l'annexe 4 du règlement ONU n° 49²¹ s'appliquent.</u>	<p><u>Les dispositions de l'annexe 8 du règlement ONU n° 49²² s'appliquent avec les exceptions suivantes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>le seuil de puissance indiqué dans le tableau 1 de l'annexe 3 est de 0 %. Pour les fenêtres dont la puissance est inférieure à 6 %, 6 % sont utilisés pour les calculs;</u> • <u>le facteur de conformité visé au tableau 2 du point 6.3 dont la valeur = 1.0 est utilisé pour tous les polluants. Les limites applicables sont les limites des émissions en conditions de conduite réelles (RDE) visées au tableau 2 de l'annexe 1.</u>

²¹ série 07 d'amendements (JO L 14 du 16.1.2023, p. 1).

²² série 07 d'amendements (JO L 14 du 16.1.2023, p. 1).

Tableau 3: Conditions pour tester la conformité aux limites d'émissions par évaporation avec tout carburant et lubrifiant du commerce répondant aux spécifications du constructeur du véhicule

	Conditions d'essai
Essai SHED ²³ d'émissions par évaporation	[...] <u>Les dispositions du règlement ONU n° 154 relatives au niveau 1A (cycle WLTP à 4 phases) s'appliquent²⁴.</u>
[...]	[...]

²³ SHED: **enceinte** [...] fermée à des fins de **mesure** [...] des émissions par évaporation.

²⁴ **série 02 d'amendements (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1).**

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

	Véhicules M ₁ et N ₁	Véhicules M ₂ , M ₃ , N ₂ et N ₃
Essai relatif aux émissions de particules de frein	Essai selon le RTM ONU sur les émissions au freinage	

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

	[...] <u>Pneumatiques C1</u>	[...] <u>Pneumatiques C2</u>	<u>Pneumatiques C3</u>
Essai relatif aux limites d'abrasion des pneumatiques	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles	Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles	<u>Sur la base des méthodologies d'essai élaborées par ONU pour tester l'abrasion des pneumatiques en conditions réelles</u>

ANNEXE IV

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA DURÉE DE VIE

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

Durée de vie des véhicules, des moteurs et des systèmes anti-pollution de remplacement	Véhicules M ₁ , N ₁ et M ₂	N ₂ , N ₃ <16t et M ₃ <7,5t	N ₃ >16t et M ₃ >7,5t
Durée de vie principale	Jusqu'à 160 000 km ou 8 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	300 000 km ou 8 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	700 000 km ou [...] 12 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier
Durée de vie supplémentaire	Après la durée de vie principale et jusqu'à 200 000 km ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier	Après la durée de vie principale et jusqu'à 375 000 km <u>ou 10 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</u>	Après la durée de vie principale et jusqu'à 875 000 km <u>ou 15 ans, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier</u>

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

Multiplicateurs de durabilité	Véhicules M ₁ , N ₁ et M ₂	N ₂ , N ₃ <16t et M ₃ <7,5t	N ₃ >16t et M ₃ >7,5t
Multiplicateur de durabilité pour la durée de vie supplémentaire	1,2 pour les émissions de polluants gazeux		

ANNEXE V

APPLICATION DES PRESCRIPTIONS EN MATIERE D'ESSAI ET DECLARATIONS

Tableau 1: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M₁ et N₁, pour les constructeurs de véhicules

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Optionnel ²⁵
[...]	[...]	Requis	[...]
<u>Polluants gazeux, émissions de CO₂, consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique et autonomie électrique (durabilité des batteries) et polluants (WLTP à 23 °C)</u>	<u>Requis</u>	<u>Requis pour les émissions d'échappement</u>	<u>Requis pour les émissions d'échappement et les moniteurs SOH de la durabilité des batteries</u>
Correction de la température ambiante pour le CO ₂ (WLTP à 14 °C)	Déclaration ²⁸	Non requis	Optionnel ²⁸

²⁵ L'autorité compétente en matière de réception [...] peut demander que l'essai soit effectué.

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Émissions du carter	Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement ²⁸	Requis	Optionnel ²⁸

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Requis	Optionnel ²⁸
[...]	[...]	[...]	[...]
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Non requis
<u>Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution</u>	<u>Déclaration</u>	<u>Non requis</u>	<u>Optionnel</u>
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis
Essai en laboratoire d'émissions à basse température et plage	Requis	Non requis	Optionnel ²⁸
Diagnostics embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel ²⁸
Surveillance à bord	Déclaration et démonstration	Non requis	Requis
[...] <u>Détermination</u> de la puissance [...]	Requis	Non requis	Optionnel ²⁸
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis

Tableau 2: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations concernant les véhicules M₁ et N₁, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché)	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Polluants gazeux et PN lors des essais routiers (RDE)	Essai de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquelles la réception par type est délivrée et déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicule applicables	Non requis	Requis pour 5 % des types de véhicule réception par an	Optionnel	Requis	Optionnel
[...] Émissions de CO ₂ , consommation de carburant (OBFCM), consommation d'énergie électrique [...],	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel <u>pour les émissions d'échappement, requis pour les moniteurs SOH de la durabilité des batteries</u>	Optionnel	Optionnel	Optionnel

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché)	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
autonomie électrique (durabilité des batteries) et polluants gazeux, PM et PN (WLTP à 23 °C)						
Correction de la température ambiante pour le CO ₂ (WLTP à 14 °C)	Déclaration ²⁸	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Émissions du carter	Déclaration d'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement ²⁸	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Essai SHED d'émissions par évaporation	Requis	Audits ou essais optionnels	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché)	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
<u>Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution</u>	<u>Non requis</u>	<u>Non requis</u>	<u>Requis</u>	<u>Optionnel</u>	<u>Requis</u>	<u>Optionnel</u>
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
Essai en laboratoire des émissions à basse température + plage	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché)	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Acteur concerné	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Diagnostiques embarqués	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis	Optionnel	Requis	Optionnel
[...] Détermination de la puissance [...]	Requis	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologies de géorepérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

Tableau 3: Application des prescriptions en matière d'essai [...], déclarations et autres prescriptions pour la réception par type et ses extensions pour les véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃ pour les constructeurs

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
<u>Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO₂, consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)</u>	<u>Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille*</u> ** —	<u>Requis sur un moteur de la famille</u> ** —	
Polluants gazeux, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M ₂ , M ₃ , N ₂ et N ₃) [...]	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et [...] toutes les <u>catégories</u> de véhicules applicables ** —	[...] <u>Non requis</u>	Essai requis tous les deux ans sur un véhicule avec n'importe quel carburant et sur n'importe quelle catégorie de véhicule et toute charge utile pour tous les types de moteurs ** —
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Non requis
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement ** —	Non requis	Optionnel ²⁸
Durabilité des émissions	Déclaration ** —	Non requis	Non requis
<u>Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution</u>	<u>Déclaration</u> ** —	<u>Non requis</u> ** —	<u>Optionnel</u> ** —
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Non requis

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
<u>Détermination de la puissance</u>	<u>Requis</u> <u>**</u>	<u>Non requis</u>	<u>Non requis</u>
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel ²⁸

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Démonstration + déclaration	Non requis	Requis
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis
[...]	[...]	[...]	[...]
Technologies de géopérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis

*** Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.**

**** Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions, le constructeur du moteur est tenu de réaliser cet essai.**

Tableau 4: Application des prescriptions en matière d'essai et des déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour la réception par type</u> au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
			<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Acteur concerné	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Polluants gazeux, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M ₂ , M ₃ , N ₂ et N ₃) [...]	Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et [...] toutes les catégories de véhicules applicables **	(voir prescriptions relatives au moteur)	Requis chaque année pour un nombre adéquat de types de véhicules quel que soit le carburant et sur toute catégorie de véhicules couverte par la réception par type en ce qui concerne les émissions **	Optionnel	Requis/Optionnel	Optionnel
Détermination du CO ₂ émis, de la consommation de carburant/ d'énergie électrique et des émissions nulles/de l'autonomie électrique d'un véhicule	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel
Efficacité énergétique des remorques	Licence VECTO	Pour les composants	Non requis	Non requis	Optionnel	Optionnel

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
Acteur concerné	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Procédure d'essai de vérification	Non requis	Requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
<u>Fonctionnement correct des systèmes utilisant un réactif consommable et des systèmes anti-pollution</u>	<u>Non requis</u>	<u>Non requis</u>	<u>Requis</u>	<u>Optionnel</u>	<u>Requis</u>	<u>Optionnel</u>
Durabilité de la batterie	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
<u>Détermination de la puissance</u>	Requis <u>**</u>	Non requis	Optionnel	Optionnel	Optionnel	Optionnel
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	Optionnel	Optionnel	Requis	Optionnel
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Déclaration et démonstration	Non requis	[...] <u>Requis</u>	Non requis	Requis	Optionnel

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] pour la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Acteur concerné	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Anti-manipulation, sécurité et cybersécurité	Déclaration et documentation	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Technologies de géopérage (si applicables)	Déclaration et démonstration	Non requis	Non requis	Non requis	Requis	Optionnel

**** Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions, le constructeur du moteur est tenu de réaliser cet essai.**

Tableau 5: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés à des véhicules M₂, M₃, N₂ et N₃, pour les constructeurs

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO ₂ , consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)	Requis sur le moteur de base de la famille d'émissions et déclaration pour tous les membres de la famille**	Requis sur un moteur de la famille	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
<u>Gaz polluants, PN lors des essais sur route (RDE) pour chaque carburant et pour les catégories de véhicules applicables (M₂, M₃, N₂ et N₃)</u>	<u>Essais de démonstration requis pour tous les carburants pour lesquels la réception par type est délivrée par type de véhicule et une déclaration de conformité pour tous les carburants, toutes les charges utiles et tous les types de véhicules applicables</u>	<u>Non requis</u>	
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO ₂	Requis	Requis	
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis	
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis	
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis	
<u>Détermination de la puissance</u>	<u>Requis</u>	<u>Non requis</u>	
Diagnostiques embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis	
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Non requis	
[...]	[...]	[...]	

[...]

** Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.

Tableau 6: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type et ses extensions concernant les moteurs destinés à des véhicules M2, M3, N2 et N3, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions en matière d'essais pour chaque carburant	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service	Essais lors des contrôles de surveillance du marché
Acteur concerné	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	-	-
Gaz polluants, émissions de particules et de particules et émissions de CO ₂ , consommation de carburant en cycle transitoire (WHTC à froid et à chaud)	Requis sur le moteur de base et une déclaration pour tous les membres de la famille**	Audit ou essai optionnel	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4
Essais sur le moteur afin de vérifier les données requises pour la détermination des émissions de CO ₂	Requis	Audit ou essai optionnel		
Régénération continue/périodique	Déclaration	Non requis		
Émissions du carter	Contrôle de l'installation d'un système de carter fermé ou d'acheminement vers le tuyau d'échappement	Non requis		
Durabilité des émissions	Déclaration	Non requis		
<u>Détermination de la puissance</u>	<u>Requis</u>	<u>Non requis</u>		
Diagnostics embarqués (niveau de la famille OBD)	Déclaration	Non requis		
Surveillance à bord (niveau de la famille OBM)	Effectué uniquement avec le véhicule complet comme dans les tableaux 3 et 4			
Puissance du moteur	Requis	Non requis		

**** Étayé par les données de l'essai du moteur pour toutes les puissances.**

Tableau 7: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type des systèmes anti-pollution, pour les constructeurs

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

Tableau 8: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations pour la réception par type des systèmes anti-pollution, pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour</u> la réception par type au regard des émissions	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Démonstration de la performance et durabilité avec des pièces âgées	Requis	Optionnel	Optionnel [...]	<u>Optionnel</u>	Optionnel [...]	<u>Optionnel</u>
Contrôle des prescriptions en matière de durabilité en conditions réelles (essai RDE avec véhicules âgés)	Déclaration	Non requis	Optionnel [...]	<u>Optionnel</u>	Requis [...]	<u>Optionnel</u>

Tableau 9: Application des prescriptions en matière d'essai et déclarations des systèmes de freinage, pour les constructeurs

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour la réception par type au regard des émissions</u>	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Requis	[...] <u>Non requis</u>

Tableau 10: Application des prescriptions en matière d'essai et démonstrations pour les États membres et les parties tierces reconnues/la Commission

Prescriptions d'essai	Essais et prescriptions [...] <u>pour la réception par type au regard des émissions</u>	Essais lors des contrôles de conformité de la production	Essais lors des contrôles de la conformité en service		Essais lors des contrôles de surveillance du marché	
			<i>Autorité responsable de l'octroi de la [...] réception par type</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>	<i>Autorités de surveillance du marché</i>	<i>Parties tierces et Commission</i>
Essai relatif aux émissions du système de freinage au cours du cycle de freinage WLTP	Requis	Audit ou essai optionnel	[...] <u>Non requis</u> [...]	<u>Optionnel pour la vérification de la part du freinage à friction lors des essais WLTP</u>	Optionnel <u>pour la vérification de la part du freinage à friction lors des essais WLTP</u> [...]	<u>Optionnel pour la vérification de la part du freinage à friction lors des essais WLTP</u>

ANNEXE VI

TABLE DE CORRÉLATION

1. Règlement (CE) n° 715/2007

Règlement (CE) n° 715/2007	Le présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	[...]
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1 [...]	Article 4, paragraphe 1 [...]
[...]	[...]
Article 4, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3	Article 7 [...], paragraphe <u>24</u>
Article 4, paragraphe 4	Article [...] <u>14</u>
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 2	Article [...] <u>4, paragraphe 5</u>
Article 5, paragraphe 3	Article 14[...]
[...]	[...]
Article 10	Article 10
Article 11	Article 11
Article 12	—
Article 13	<u>Article 18 bis</u>
Article 14	—
Article 15	Article 17
Article 16	—
Article 17	Article 19
Article 18	Article 20
Annexe I	Annexe I
Annexe II	—

2. Règlement (CE) n° 595/2009

Règlement (CE) n° 595/2009	Le présent règlement
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, premier alinéa	Article 2[...]
Article 2, deuxième alinéa	—
Article 2, troisième alinéa	—
Article 2, quatrième alinéa	—
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 3	Article [...] <u>14</u>
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 5, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 3	Article <u>4</u> , paragraphe <u>5</u>
Article 5, paragraphe 4	Article 14[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Article 7	Article 12
Article 8	Article 10, paragraphe 4, <u>article 10, paragraphe 4 bis</u> , [...] article 10, paragraphe 5 <u>et article 10, paragraphe 5 bis</u>
Article 9	Article 11
Article 10	—
Article 11	<u>Article 18 bis</u>
Article 12	—
Article 13	Article 17
[...]	[...]
Article 14	<u>Article 14, paragraphe 7, et article 14, paragraphe 8</u>

Règlement (CE) n° 595/2009	Le présent règlement
Article 15	—
Article 16	—
Article 17	Article 19
Article 18	Article 20
Annexe I	Annexe I
Annexe II	—
