

D051106/03

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 19 octobre 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 19 octobre 2017

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement de la Commission portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission

E 12435



Conseil de
l'Union européenne

**Bruxelles, le 6 septembre 2017
(OR. en)**

11880/17

**ENV 726
CLIMA 227
ENT 185
MI 606**

NOTE DE TRANSMISSION

| | |
|--------------------|---|
| Origine: | Commission européenne |
| Date de réception: | 31 août 2017 |
| Destinataire: | Secrétariat général du Conseil |
| N° doc. Cion: | D051106/03 |
| Objet: | RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION du XXX portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO ₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission |

Les délégations trouveront ci-joint le document D051106/03.

p.j.: D051106/03



Bruxelles, le **XXX**
D051106/03
[...] (2017) **XXX** draft

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission

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

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le 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/CE¹, et notamment son article 4, paragraphe 3, et son article 5, paragraphe 4, point e),

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)², et notamment son article 39, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 595/2009 est l'un des actes réglementaires particuliers dans le cadre de la procédure de réception par type établie par la directive 2007/46/CE. Il confère à la Commission le pouvoir d'adopter des mesures concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds. Le présent règlement vise à établir des mesures pour l'obtention d'informations précises sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules utilitaires lourds mis sur le marché de l'Union.

¹ 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).

² Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

- (2) La directive 2007/46/CE définit les prescriptions requises aux fins de la réception par type d'un véhicule entier.
- (3) Le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission³ définit les prescriptions applicables à la réception des véhicules utilitaires lourds en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Des mesures pour la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules utilitaires lourds devraient faire partie du système de réception par type instauré par le présent règlement. Une licence pour la réalisation de simulations visant à déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule sera exigée afin d'obtenir les réceptions susvisées.
- (4) Les émissions des camions, autobus et autocars, qui constituent les catégories les plus largement représentatives de véhicules utilitaires lourds, couvrent actuellement 25 % environ des émissions de CO₂ imputables au transport routier et devraient encore augmenter à l'avenir. Il est nécessaire d'instaurer des mesures efficaces pour limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds en vue d'atteindre l'objectif de 60 % de réduction des émissions de CO₂ dues aux transports d'ici 2050.
- (5) Jusqu'à présent, aucune méthode commune n'a été définie par la législation de l'Union européenne pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, rendant ainsi impossible une comparaison objective des performances des véhicules ou l'instauration de mesures encourageant la commercialisation de véhicules à plus haute efficacité énergétique, que ce soit au niveau national ou européen. La conséquence en a été l'absence de transparence sur le marché concernant l'efficacité énergétique des véhicules utilitaires lourds.
- (6) Le secteur des véhicules utilitaires lourds est très diversifié, avec un nombre considérable de types et modèles différents de véhicules et un niveau élevé de personnalisation. La Commission a mené une analyse approfondie des options disponibles pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules et elle en a conclu que pour obtenir, au moindre coût, des données spécifiques pour chaque véhicule produit, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds devraient être déterminées à l'aide d'un logiciel de simulation.
- (7) Afin de tenir compte de la diversité du secteur, il convient de subdiviser les véhicules utilitaires lourds en groupes de véhicules ayant une configuration analogue des essieux et du châssis, ainsi qu'une masse en charge maximale techniquement admissible similaire. Ces paramètres définissent l'utilisation prévue d'un véhicule et devraient donc déterminer l'ensemble de cycles d'essai utilisés aux fins de la simulation.
- (8) Compte tenu de l'absence de logiciel disponible sur le marché capable de répondre aux exigences requises aux fins de l'évaluation des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, la Commission devrait développer un logiciel spécifique à utiliser dans ce but.

³ Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

- (9) Un tel logiciel devrait être disponible publiquement en code source ouvert et devrait pouvoir être téléchargé et exécuté. Il devrait inclure un outil de simulation pour le calcul des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant de véhicules utilitaires lourds spécifiques. L'outil devrait être conçu pour utiliser, comme données d'entrée, les informations reflétant les caractéristiques des composants, entités techniques distinctes et systèmes qui ont une incidence importante sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds, à savoir moteur, boîte de vitesses et composants de transmission supplémentaires, essieux, pneumatiques, aérodynamique et dispositifs auxiliaires. Le logiciel devrait aussi inclure des outils de prétraitement destinés à la vérification et au traitement préalable des données d'entrée de l'outil de simulation concernant le moteur et la traînée aérodynamique du véhicule, ainsi qu'un outil de hachage destiné à crypter les fichiers d'entrée et de sortie de l'outil de simulation.
- (10) Afin de permettre une évaluation réaliste, l'outil de simulation devrait être doté de plusieurs fonctionnalités servant à la simulation des véhicules avec des charges utiles et des carburants différents, sur des cycles d'essai spécifiques affectés à un véhicule en fonction de son utilisation.
- (11) Consciente de l'importance du bon fonctionnement du logiciel pour une détermination correcte des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules, ainsi que de la nécessité de s'adapter aux progrès technologiques, la Commission devrait assurer la maintenance du logiciel et sa mise à jour à chaque fois qu'il le faudra.
- (12) Les simulations devraient être réalisées par les constructeurs de véhicules avant l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule dans l'Union. Il convient également de prévoir des dispositions relatives à l'octroi de licences pour les processus de calcul des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant employés par les constructeurs de véhicules. Les processus de traitement et d'application des données par les constructeurs de véhicules aux fins du calcul des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules à l'aide de l'outil de simulation devraient être évalués et contrôlés de près par les autorités de réception, afin de veiller à ce que les simulations soient réalisées correctement. Par conséquent, il y a lieu de prévoir des dispositions obligeant les constructeurs de véhicules à acquérir une licence pour l'utilisation de l'outil de simulation.
- (13) Il conviendrait d'utiliser comme données d'entrée pour l'outil de simulation les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes qui ont une incidence importante sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.
- (14) Afin de tenir compte des particularités des différents composants, entités techniques distinctes et systèmes et de permettre une détermination plus précise de leurs propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, il est nécessaire de prévoir des dispositions pour la certification de ces propriétés sur la base d'essais.
- (15) Dans le but de limiter le coût de la certification, les fabricants devraient avoir la possibilité de regrouper par famille les composants, entités techniques distinctes et systèmes de conception similaire et dont les caractéristiques en matière d'émissions de

CO₂ et de consommation de carburant sont semblables. Il conviendrait de soumettre aux essais un seul composant, une seule entité technique ou un seul système par famille, présentant les caractéristiques les moins favorables en ce qui concerne les émissions de CO₂ et la consommation de carburant au sein de cette famille, et les résultats de ces essais devraient s'appliquer à l'ensemble de la famille concernée.

- (16) Les coûts liés aux essais risquent de constituer un obstacle important, notamment pour les entreprises qui fabriquent des composants, entités techniques distinctes ou systèmes en petits volumes. Afin de proposer une alternative économiquement viable à la certification, il convient d'établir des valeurs standard pour certains composants, entités techniques distinctes et systèmes, avec la possibilité d'utiliser ces valeurs à la place des valeurs certifiées déterminées sur la base d'essais. Cependant, il faudrait que les valeurs standard soient définies de manière à encourager les fournisseurs de composants, d'entités techniques distinctes et de systèmes à demander la certification.
- (17) Afin de veiller à ce que les résultats en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant déclarés par les fournisseurs de composants, d'entités techniques distinctes et de systèmes, ainsi que par les constructeurs de véhicules, soient corrects, il est nécessaire de prévoir des dispositions destinées à vérifier et à assurer la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation, ainsi que des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes concernés.
- (18) Afin de laisser aux autorités nationales et au secteur industriel un délai suffisant, il convient de prévoir une mise en œuvre progressive de l'obligation de déterminer et de déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules pour les différents groupes de véhicules, en commençant par les véhicules constituant les plus gros contributeurs aux émissions de CO₂ du secteur des véhicules utilitaires lourds.
- (19) Les dispositions énoncées dans le présent règlement font partie du cadre établi par la directive 2007/46/CE et complètent les dispositions relatives à la réception par type en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules prévues par le règlement (UE) n° 582/2011. Afin d'établir une relation claire entre ces dispositions et le présent règlement, il est nécessaire de modifier la directive 2007/46/CE et le règlement (UE) n° 582/2011 en conséquence.
- (20) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement complète le cadre légal relatif à la réception par type de véhicules à moteur et de moteurs en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules prévu par le règlement (UE) n° 582/2011, en précisant les règles d'octroi de licences pour l'utilisation d'un outil de simulation en vue de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules destinés à être vendus, immatriculés ou mis en service dans l'Union, ainsi que les dispositions relatives au fonctionnement dudit outil de simulation et à la déclaration des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ainsi déterminées.

Article 2

Champ d'application

1. Sous réserve de l'application de l'article 4, second alinéa, le présent règlement s'applique aux véhicules de la catégorie N₂, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 7 500 kg, ainsi qu'à tous les véhicules de la catégorie N₃, tels que définis dans ladite annexe.
2. En cas de réception par type multi-étapes de véhicules visés au paragraphe 1, le présent règlement s'applique uniquement aux véhicules de base équipés au minimum d'un châssis, d'un moteur, d'une boîte de vitesses, d'essieux et de pneumatiques.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules hors route, aux véhicules à usage spécial et aux véhicules hors route à usage spécial tels que définis, respectivement, aux points 2.1, 2.2 et 2.3 de la partie A de l'annexe II de la directive 2007/46/CE.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant»: les propriétés spécifiques calculées pour un composant, une entité technique distincte et un système qui déterminent l'incidence de la pièce en question sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule;
- (2) «données d'entrée»: les informations relatives aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système qui sont utilisées par l'outil de simulation en vue de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un véhicule;
- (3) «informations d'entrée»: les informations relatives aux caractéristiques d'un véhicule qui sont utilisées par l'outil de simulation en vue de déterminer ses émissions de CO₂ et sa consommation de carburant et qui ne font pas partie des données d'entrée;
- (4) «fabricant»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité chargée de la réception de tous les aspects du processus de certification et de la conformité des

propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes. Cette personne ou cet organisme ne doit pas nécessairement intervenir directement à toutes les étapes de la fabrication du composant, de l'entité technique ou du système soumis à certification;

- (5) «entité agréée»: une autorité nationale agréée par un État membre, dont la mission est de demander respectivement aux fabricants et aux constructeurs de véhicules les informations correspondantes sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système spécifique, ainsi que sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules;
- (6) «boîte de vitesses»: un dispositif composé d'au moins deux engrenages commutables fournissant un couple variable et des rapports de vitesse définis;
- (7) «convertisseur de couple»: un composant de démarrage hydrodynamique se présentant sous la forme d'un composant distinct de la transmission ou de la boîte de vitesses, avec un transfert de puissance en série, qui adapte la vitesse entre le moteur et les roues et permet la démultiplication du couple;
- (8) «autre composant de transfert de couple (OTTC)»: un composant rotatif relié à la transmission qui produit des pertes de couple en fonction de sa propre vitesse de rotation;
- (9) «composant de transmission supplémentaire (ADC)»: un composant rotatif de la transmission qui transfère ou distribue la puissance à d'autres composants de la transmission et produit des pertes de couple en fonction de sa propre vitesse de rotation;
- (10) «essieu»: un arbre central pour une roue ou un engrenage rotatif servant d'essieu moteur à un véhicule;
- (11) «traînée aérodynamique»: une caractéristique de configuration d'un véhicule concernant la force aérodynamique agissant sur le véhicule dans le sens inverse du flux d'air, déterminée comme le produit du coefficient de traînée et de la section transversale dans des conditions de vent de travers nul;
- (12) «dispositifs auxiliaires»: les composants d'un véhicule, notamment ventilateur de moteur, système de direction, système électrique, système pneumatique et système d'air conditionné (AC), dont les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant sont définies à l'annexe IX;
- (13) «famille de composants», «famille d'entités techniques distinctes» ou «famille de systèmes»: un regroupement, effectué par le fabricant, de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, respectivement, qui, par leur conception, présentent des propriétés semblables en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant;
- (14) «composant parent», «entité technique distincte parente» ou «système parent»: un composant, une entité technique distincte ou un système, respectivement, sélectionné au sein d'une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, respectivement, de façon à ce que ses propriétés en rapport avec les émissions de

CO₂ et la consommation de carburant représentent le cas de figure le plus défavorable pour ladite famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes.

Article 4

Groupes de véhicules

Aux fins du présent règlement, les véhicules à moteur sont classés dans des groupes de véhicules conformément au tableau 1 de l'annexe 1.

Les articles 5 à 22 ne s'appliquent pas aux véhicules à moteur des groupes de véhicules 0, 6, 7, 8, 13, 14, 15 et 17.

Article 5

Outils électroniques

1. La Commission fournit gratuitement les outils électroniques suivants sous la forme de logiciels téléchargeables et exécutables:

- a) un outil de simulation;
- b) des outils de prétraitement;
- c) un outil de hachage.

La Commission assure la maintenance des outils électroniques et fournit les modifications et les mises à jour de ces outils.

2. La Commission met à disposition les outils électroniques visés au paragraphe 1 par l'intermédiaire d'une plateforme de distribution électronique spéciale accessible au public.

3. L'outil de simulation sert à déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules. Il est conçu pour fonctionner à partir des informations d'entrée visées à l'annexe III, ainsi que des données d'entrée visées à l'article 12, paragraphe 1.

4. Les outils de prétraitement servent à vérifier et à compiler les résultats des essais, ainsi qu'à effectuer des calculs supplémentaires concernant les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de certains composants, entités techniques distinctes ou systèmes et à les convertir dans un format utilisé par l'outil de simulation. Les outils de prétraitement sont utilisés par le constructeur après la réalisation des essais visés au point 4 de l'annexe V pour les moteurs et au point 3 de l'annexe VIII pour la traînée aérodynamique.

5. Les outils de hachage sont utilisés pour établir une association sans équivoque entre les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant certifiées d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système, d'une part, et son document de certification, d'autre part, ainsi que pour établir une

association sans équivoque entre un véhicule et le dossier d'enregistrements de son constructeur, tel que visé dans la partie I de l'annexe IV.

CHAPITRE 2

LICENCE POUR L'UTILISATION DE L'OUTIL DE SIMULATION AUX FINS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE EN CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS ET LES INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES

Article 6

Demande de licence pour l'utilisation de l'outil de simulation en vue de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules

1. Le constructeur de véhicules soumet à l'autorité chargée de la réception une demande de licence pour l'utilisation de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3, en vue de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de nouveaux véhicules appartenant à un ou plusieurs groupes de véhicules (ci-après «licence»).
2. La demande de licence revêt la forme d'un document d'information établi selon le modèle présenté dans l'appendice 1 de l'annexe II.
3. La demande de licence est accompagnée d'une description appropriée des processus mis en place par le constructeur en vue de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant pour tous les groupes de véhicules concernés, comme indiqué au point 1 de l'annexe II.

Elle inclut également le rapport d'évaluation rédigé par l'autorité chargée de la réception après réalisation d'une évaluation conformément au point 2 de l'annexe II.

4. Le constructeur de véhicules présente sa demande de licence établie conformément aux paragraphes 2 et 3 à l'autorité chargée de la réception au plus tard en même temps que la demande de réception CE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule, visée à l'article 7 du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, ou en même temps que la demande de réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien du véhicule, visée à l'article 9 de ce même règlement. La demande de licence doit porter sur le groupe de véhicules dont fait partie le type de véhicule concerné par la demande de réception CE par type.

Article 7

Dispositions administratives relatives à l'octroi de la licence

1. L'autorité chargée de la réception délivre la licence à condition que le constructeur soumette une demande conformément à l'article 6 et apporte la preuve que les prescriptions visées à l'annexe II sont respectées pour les groupes de véhicules concernés.

Si les prescriptions visées à l'annexe II sont respectées pour une partie seulement des groupes de véhicules désignés dans la demande de licence, la licence est délivrée uniquement pour ces groupes de véhicules.

2. La licence est délivrée conformément au modèle présenté à l'appendice 2 de l'annexe II.

Article 8

Changements apportés ultérieurement aux processus servant à déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules

1. La licence est étendue à des groupes de véhicules autres que ceux pour lesquels une licence a été délivrée, comme indiqué à l'article 7, paragraphe 1, à condition que le constructeur de véhicules apporte la preuve que les processus qu'il a mis en place afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des groupes de véhicules couverts par la licence respectent la totalité des prescriptions de l'annexe II également pour ces autres groupes de véhicules.
2. Le constructeur de véhicules soumet sa demande d'extension de la licence conformément à l'article 6, paragraphes 1, 2 et 3.
3. Après avoir obtenu la licence, le constructeur de véhicules informe immédiatement l'autorité chargée de la réception de tout changement apporté aux processus qu'il a mis en place afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des groupes de véhicules couverts par la licence, et qui peut avoir une incidence sur la précision, la fiabilité et la stabilité de ces processus.
4. Dès réception des informations visées au paragraphe 3, l'autorité chargée de la réception fait savoir au constructeur du véhicule si les processus concernés par les changements restent couverts par la licence délivrée, si la licence doit être étendue conformément aux paragraphes 1 et 2, ou si une nouvelle licence doit être demandée conformément à l'article 6.
5. Si les changements ne sont pas couverts par la licence, le constructeur dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception des indications visées au paragraphe 4 pour demander une extension de la licence ou une nouvelle licence. Si le constructeur n'a pas demandé d'extension de la licence ni de nouvelle licence une fois ce délai expiré, ou si sa demande est rejetée, la licence est retirée.

CHAPITRE 3

UTILISATION DE L'OUTIL DE SIMULATION EN VUE DE DÉTERMINER LES ÉMISSIONS DE CO₂ ET LA CONSOMMATION DE CARBURANT AUX FINS DE L'IMMATRICULATION, DE LA VENTE ET DE LA MISE EN SERVICE DES NOUVEAUX VÉHICULES

Article 9

Obligation de déterminer et de déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules

1. Le constructeur de véhicules détermine les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de chaque nouveau véhicule destiné à être vendu, immatriculé ou mis en service dans l'Union en utilisant la version la plus récente disponible de l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 3.

Le constructeur de véhicules peut se servir de l'outil de simulation aux fins du présent article uniquement s'il est en possession d'une licence délivrée pour le groupe de véhicules concerné, conformément à l'article 7, ou d'une licence étendue au groupe de véhicules concerné, conformément à l'article 8, paragraphe 1.

2. Le constructeur de véhicules enregistre les résultats de la simulation effectuée conformément au premier alinéa du paragraphe 1 dans le dossier d'enregistrements du constructeur établi selon le modèle présenté dans la partie I de l'annexe IV.

À l'exception des cas visés à l'article 21, paragraphe 3, deuxième alinéa, et à l'article 23, paragraphe 6, tout changement ultérieur apporté au dossier d'enregistrements du constructeur est interdit.

3. Le constructeur crée un code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur à l'aide de l'outil de hachage visé à l'article 5, paragraphe 5.
4. Chaque véhicule destiné à être immatriculé, vendu ou mis en service est accompagné du dossier d'information du client établi par le constructeur conformément au modèle présenté dans la partie II de l'annexe IV.

Chaque dossier d'information du client inclut une marque du code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur visé au paragraphe 3.

5. Chaque véhicule destiné à être immatriculé, vendu ou mis en service est accompagné d'un certificat de conformité portant une marque du code de hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur visé au paragraphe 3.

Le premier alinéa ne s'applique pas dans le cas des véhicules réceptionnés conformément à l'article 24 de la directive 2007/46/CE.

Article 10

Modifications, mises à jour et dysfonctionnement des outils électroniques

1. En cas de modifications ou de mises à jour de l'outil de simulation, le constructeur de véhicules dispose d'un délai de trois mois au maximum pour commencer à utiliser l'outil de simulation modifié ou mis à jour, à compter de la mise à disposition des modifications et des mises à jour correspondantes sur la plateforme de distribution électronique spéciale.

2. Si les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules ne peuvent pas être déterminées conformément à l'article 9, paragraphe 1, en raison d'un dysfonctionnement de l'outil de simulation, le constructeur de véhicules en informe immédiatement la Commission par l'intermédiaire de la plateforme de distribution électronique spéciale.
3. Si les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules ne peuvent pas être déterminées conformément à l'article 9, paragraphe 1, en raison d'un dysfonctionnement de l'outil de simulation, le constructeur de véhicules effectue la simulation de ces véhicules au plus tard 7 jours calendrier après la date visée au paragraphe 1. Jusqu'à cette date, les obligations découlant de l'article 9 sont suspendues pour les véhicules pour lesquels la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant reste impossible.

Article 11

Accessibilité des informations d'entrée et de sortie de l'outil de simulation

1. Le dossier d'enregistrements du constructeur, accompagné des certificats relatifs aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes, est conservé par le constructeur de véhicules pendant au moins 20 ans après la production du véhicule et est mis à la disposition de l'autorité chargée de la réception et de la Commission sur leur demande.
2. Le constructeur de véhicules dispose d'un délai de 15 jours ouvrables pour présenter le dossier d'enregistrements du constructeur si une entité agréée d'un État membre ou la Commission lui en fait la demande.
3. L'autorité chargée de la réception qui a délivré la licence conformément à l'article 7, ou qui a certifié les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système conformément à l'article 17, dispose d'un délai de 15 jours ouvrables pour présenter le document d'information visé respectivement à l'article 6, paragraphe 2, ou à l'article 16, paragraphe 2, si une entité agréée d'un État membre ou la Commission lui en fait la demande.

CHAPITRE 4

PROPRIÉTÉS EN RAPPORT AVEC LES ÉMISSIONS DE CO₂ ET LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES COMPOSANTS, ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES ET SYSTÈMES

Article 12

Composants, entités techniques distinctes et systèmes pertinents aux fins de la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant

1. Les données d'entrée de l'outil de simulation visées à l'article 5, paragraphe 3, comprennent des informations sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes suivants:
 - a) moteurs;
 - b) boîtes de vitesses;
 - c) convertisseurs de couple;
 - d) autres composants de transfert de couple;
 - e) composants de transmission supplémentaires;
 - f) essieux;
 - g) traînée aérodynamique de la carrosserie ou de la remorque;
 - h) dispositifs auxiliaires;
 - i) pneumatiques.
2. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés aux points b) à g) et i) du paragraphe 1 sont basées soit sur les valeurs déterminées, pour chaque famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, conformément à l'article 14 et certifiées conformément à l'article 17 («valeurs certifiées»), soit, en l'absence de valeurs certifiées, sur les valeurs standard définies conformément à l'article 13.
3. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des moteurs sont basées sur les valeurs déterminées pour chaque famille de moteurs conformément à l'article 14 et certifiées conformément à l'article 17.
4. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des dispositifs auxiliaires sont basées sur les valeurs standard définies conformément à l'article 13.
5. Dans le cas d'un véhicule de base visé à l'article 2, paragraphe 2, les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés aux points g) et h) du paragraphe 1 qui ne peuvent pas être déterminées pour le véhicule de base sont basées sur les valeurs standard. Concernant les composants, entités techniques distinctes et systèmes visés au point h), le constructeur de véhicules sélectionne la technologie impliquant les pertes de puissance les plus importantes.

Article 13

Valeurs standard

1. Les valeurs standard pour les boîtes de vitesses sont déterminées conformément à l'appendice 8 de l'annexe VI.
2. Les valeurs standard pour les convertisseurs de couple sont déterminées conformément à l'appendice 9 de l'annexe VI.
3. Les valeurs standard pour les autres composants de transfert de couple sont déterminées conformément à l'appendice 10 de l'annexe VI.
4. Les valeurs standard pour les composants de transmission supplémentaires sont déterminées conformément à l'appendice 11 de l'annexe VI.
5. Les valeurs standard pour les essieux sont déterminées conformément à l'appendice 3 de l'annexe VII.
6. Les valeurs standard pour la traînée aérodynamique de la carrosserie ou de la remorque sont déterminées conformément à l'appendice 7 de l'annexe VIII.
7. Les valeurs standard pour les dispositifs auxiliaires sont déterminées conformément à l'annexe IX.
8. La valeur standard pour les pneumatiques est celle correspondant aux pneumatiques de la classe C3 définie à l'annexe II, partie B, tableau 2, du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil⁴.

Article 14

Valeurs certifiées

1. Les valeurs déterminées conformément aux paragraphes 2 à 9 peuvent être utilisées par le constructeur de véhicules comme données d'entrée pour l'outil de simulation à condition d'être certifiées conformément à l'article 17.
2. Les valeurs certifiées pour les moteurs sont déterminées conformément au point 4 de l'annexe V.
3. Les valeurs certifiées pour les boîtes de vitesses sont déterminées conformément au point 3 de l'annexe VI.
4. Les valeurs certifiées pour les convertisseurs de couple sont déterminées conformément au point 4 de l'annexe VI.
5. Les valeurs certifiées pour les autres composants de transfert de couple sont déterminées conformément au point 5 de l'annexe VI.
6. Les valeurs certifiées pour les composants de transmission supplémentaires sont déterminées conformément au point 6 de l'annexe VI.

⁴ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

7. Les valeurs certifiées pour les essieux sont déterminées conformément au point 4 de l'annexe VII.
8. Les valeurs certifiées pour la traînée aérodynamique de la carrosserie ou de la remorque sont déterminées conformément au point 3 de l'annexe VIII.
9. Les valeurs certifiées pour les pneumatiques sont déterminées conformément à l'annexe X.

Article 15

Concept de familles de composants, d'entités techniques distinctes et de systèmes sur la base des valeurs certifiées

1. Sous réserve de l'application des paragraphes 3 à 6, les valeurs certifiées déterminées pour un composant parent, une entité technique distincte parente ou un système parent sont valables, sans essais supplémentaires, pour tous les membres de la famille, selon la définition de cette famille visée:
 - à l'appendice 6 de l'annexe VI en ce qui concerne le concept de famille de boîtes de vitesses, de convertisseurs de couple, d'autres composants de transfert de couple et de composants de transmission supplémentaires;
 - à l'appendice 4 de l'annexe VII en ce qui concerne le concept de famille d'essieux;
 - à l'appendice 5 de l'annexe VIII en ce qui concerne le concept de famille aux fins de la détermination de la traînée aérodynamique.

2. Nonobstant le paragraphe 1, en ce qui concerne les moteurs, les valeurs certifiées pour tous les membres d'une famille de moteurs formée en application de la définition de la famille visée à l'appendice 3 de l'annexe V sont calculées conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'annexe V.

En ce qui concerne les pneumatiques, une famille se compose d'un seul type de pneumatique.

3. Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant du composant parent, de l'entité technique distincte parente ou du système parent ne doivent pas être meilleures que les propriétés d'un quelconque autre membre appartenant à la même famille.
4. Le fabricant fournit à l'autorité chargée de la réception des preuves démontrant que le composant parent, l'entité technique distincte parente ou le système parent représente pleinement la famille de composants, la famille d'entités techniques distinctes ou la famille de systèmes.

Si, dans le cadre des essais menés aux fins de l'article 16, paragraphe 3, deuxième alinéa, l'autorité chargée de la réception constate que le composant parent, l'entité technique distincte parente ou le système parent choisi ne représente pas pleinement la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, un autre

composant, une autre entité technique distincte ou un autre système de référence est sélectionné par ladite autorité, puis soumis à des essais pour devenir un composant parent, une entité technique distincte parente ou un système parent.

5. Sur demande du fabricant, et sous réserve de l'accord de l'autorité chargée de la réception, les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un composant spécifique, d'une entité technique distincte spécifique ou d'un système spécifique autre qu'un composant parent, une entité technique distincte parente ou un système parent peuvent figurer dans le certificat relatif aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, respectivement.

Les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ce composant, de cette entité technique distincte ou de ce système spécifique sont déterminées conformément à l'article 14.

6. Si les caractéristiques du composant spécifique, de l'entité technique distincte spécifique ou du système spécifique, en termes de propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, déterminées conformément au paragraphe 5, donnent des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant supérieures à celles du composant parent, de l'entité technique distincte parente ou du système parent, respectivement, le fabricant l'exclut de la famille existante, l'attribue à une nouvelle famille et le définit en tant que nouveau composant parent, nouvelle entité technique distincte parente ou nouveau système parent de cette famille, ou demande une extension de la certification en vertu de l'article 18.

Article 16

Demande de certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes

1. La demande de certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes est soumise à l'autorité chargée de la réception.
2. La demande de certification revêt la forme d'un document d'information établi selon le modèle présenté:
 - à l'appendice 2 de l'annexe V en ce qui concerne les moteurs;
 - à l'appendice 2 de l'annexe VI en ce qui concerne les boîtes de vitesses;
 - à l'appendice 3 de l'annexe VI en ce qui concerne les convertisseurs de couple;
 - à l'appendice 4 de l'annexe VI en ce qui concerne les autres composants de transfert de couple;
 - à l'appendice 5 de l'annexe VI en ce qui concerne les composants de transmission supplémentaires;

- à l'appendice 2 de l'annexe VII en ce qui concerne les essieux;
 - à l'appendice 2 de l'annexe VIII en ce qui concerne la traînée aérodynamique;
 - à l'appendice 2 de l'annexe X en ce qui concerne les pneumatiques.
3. La demande de certification est accompagnée d'une explication des éléments de conception de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes concernée dont l'effet est notable sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés.

La demande est aussi accompagnée des rapports d'essais correspondants établis par une autorité chargée de la réception, ainsi que des résultats des essais et d'une déclaration de conformité délivrée par une autorité chargée de la réception en application du point 1 de l'annexe X de la directive 2007/46/CE.

Article 17

Dispositions administratives relatives à la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes

1. Si toutes les prescriptions applicables sont respectées, l'autorité chargée de la réception certifie les valeurs relatives aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes concernée.
2. Dans le cas visé au paragraphe 1, l'autorité chargée de la réception délivre un certificat relatif aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant en se servant du modèle présenté:
 - à l'appendice 1 de l'annexe V en ce qui concerne les moteurs;
 - à l'appendice 1 de l'annexe VI en ce qui concerne les boîtes de vitesses, convertisseurs de couple, autres composants de transfert de couple et composants de transmission supplémentaires;
 - à l'appendice 1 de l'annexe VII en ce qui concerne les essieux;
 - à l'appendice 1 de l'annexe VIII en ce qui concerne la traînée aérodynamique;
 - à l'appendice 1 de l'annexe X en ce qui concerne les pneumatiques.
3. L'autorité chargée de la réception délivre un numéro de certification conforme au système de numérotation prévu:
 - à l'appendice 6 de l'annexe V en ce qui concerne les moteurs;
 - à l'appendice 7 de l'annexe VI en ce qui concerne les boîtes de vitesses, convertisseurs de couple, autres composants de transfert de couple et composants de transmission supplémentaires;

- à l'appendice 5 de l'annexe VII en ce qui concerne les essieux;
- à l'appendice 8 de l'annexe VIII en ce qui concerne la traînée aérodynamique;
- à l'appendice 1 de l'annexe X en ce qui concerne les pneumatiques.

L'autorité chargée de la réception n'attribue pas le même numéro à une autre famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes. Le numéro de certification est utilisé comme identifiant du rapport d'essais.

4. L'autorité chargée de la réception crée un code de hachage cryptographique du fichier contenant les résultats des essais, incluant le numéro de certification, à l'aide de l'outil de hachage visé à l'article 5, paragraphe 5. Ce hachage doit être effectué immédiatement après la production des résultats des essais. L'autorité chargée de la réception appose une marque correspondant à ce hachage ainsi que le numéro de certification sur le certificat relatif aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.

Article 18

Extension visant à inclure un nouveau composant, une nouvelle entité technique distincte ou un nouveau système dans une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes

1. À la demande du fabricant et sous réserve de l'accord de l'autorité chargée de la réception, un nouveau composant, une nouvelle entité technique distincte ou un nouveau système peut être inclus en tant que membre d'une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes certifiée, à condition de répondre aux critères de définition de ladite famille prévus:
 - à l'appendice 3 de l'annexe V en ce qui concerne le concept de famille de moteurs;
 - à l'appendice 6 de l'annexe VI en ce qui concerne le concept de famille de boîtes de vitesses, de convertisseurs de couple, d'autres composants de transfert de couple et de composants de transmission supplémentaires;
 - à l'appendice 4 de l'annexe VII en ce qui concerne le concept de famille d'essieux;
 - à l'appendice 5 de l'annexe VIII en ce qui concerne le concept de famille aux fins de la détermination de la traînée aérodynamique.

Dans ces cas, l'autorité chargée de la réception délivre un certificat révisé assorti d'un numéro d'extension.

Le fabricant modifie le document d'information visé à l'article 16, paragraphe 2, et le transmet à l'autorité chargée de la réception.

2. Si les caractéristiques du composant spécifique, de l'entité technique distincte spécifique ou du système spécifique, en termes de propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, déterminées conformément au

paragraphe 1, donnent des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant supérieures à celles du composant parent, de l'entité technique distincte parente ou du système parent, respectivement, le nouveau composant, la nouvelle entité technique distincte ou le nouveau système devient le nouveau composant parent, la nouvelle entité technique distincte parente ou le nouveau système parent.

Article 19

Changements apportés ultérieurement ayant une incidence sur la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes

1. Le fabricant informe l'autorité chargée de la réception de tout changement apporté à la conception ou au procédé de fabrication des composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés après la certification des valeurs relatives aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes correspondante en application de l'article 17, et dont l'effet peut être notable sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces composants, entités techniques distinctes ou systèmes.
2. Dès réception des informations visées au paragraphe 1, l'autorité chargée de la réception fait savoir au fabricant si les composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés par les changements restent couverts par le certificat délivré, ou si des essais supplémentaires selon l'article 14 sont nécessaires pour vérifier l'incidence des changements sur les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés.
3. Si les composants, entités techniques distinctes ou systèmes concernés par les changements ne sont pas couverts par le certificat, le fabricant dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de ces informations transmises par l'autorité chargée de la réception pour demander une nouvelle certification ou une extension conformément à l'article 18. Si le fabricant n'a pas demandé de nouvelle certification ni d'extension une fois ce délai expiré, ou si sa demande est rejetée, le certificat est retiré.

CHAPITRE 5

CONFORMITÉ DE L'UTILISATION DE L'OUTIL DE SIMULATION, DES INFORMATIONS D'ENTRÉE ET DES DONNÉES D'ENTRÉE

Article 20

Responsabilités du constructeur de véhicules et de l'autorité chargée de la réception concernant la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation

1. Le constructeur de véhicules prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les processus mis en place pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de

carburant de tous les groupes de véhicules couverts par la licence délivrée conformément à l'article 7, ou par l'extension de la licence conformément à l'article 8, paragraphe 1, restent en adéquation avec cet objectif.

2. Quatre fois par an, l'autorité chargée de la réception effectue une évaluation, selon les modalités prévues au point 2 de l'annexe II, afin de vérifier si les processus mis en place par le constructeur pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de tous les groupes de véhicules couverts par la licence sont toujours adéquats. L'évaluation inclut également la vérification de la sélection des informations d'entrée et des données d'entrée, ainsi que la répétition des simulations effectuées par le constructeur.

Article 21

Mesures correctives concernant la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation

1. Si, en application de l'article 20, paragraphe 2, l'autorité chargée de la réception constate que les processus mis en place par le constructeur de véhicules pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des groupes de véhicules concernés ne sont pas conformes à la licence ou aux dispositions du présent règlement, ou qu'ils peuvent conduire à une détermination incorrecte des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules concernés, elle demande au constructeur de lui soumettre un plan de mesures correctives au plus tard 30 jours calendrier après avoir reçu la demande émise par l'autorité chargée de la réception.

Si le constructeur de véhicules apporte la preuve qu'il lui faut davantage de temps pour soumettre le plan de mesures correctives, une prolongation allant jusqu'à 30 jours calendrier peut être accordée par l'autorité chargée de la réception.

2. Le plan de mesures correctives s'applique à tous les groupes de véhicules visés par l'autorité chargée de la réception dans sa demande.
3. L'autorité chargée de la réception dispose d'un délai de 30 jours calendrier à compter de la réception du plan de mesures correctives pour approuver ou rejeter ce dernier. L'autorité chargée de la réception notifie sa décision d'approuver ou de rejeter le plan de mesures correctives au constructeur et à tous les autres États membres.

L'autorité chargée de la réception peut demander au constructeur de véhicules d'établir un nouveau dossier d'enregistrements du constructeur, un nouveau dossier d'information du client et un nouveau certificat de conformité sur la base d'une nouvelle détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant tenant compte des changements mis en œuvre en application du plan de mesures correctives tel qu'il a été approuvé.

4. Le constructeur est responsable de l'exécution du plan de mesures correctives tel qu'il a été approuvé.
5. Si le plan de mesures correctives est rejeté par l'autorité chargée de la réception, ou si l'autorité chargée de la réception constate que les mesures correctives ne sont pas

correctement appliquées, elle prend les mesures qui s'imposent pour assurer la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation ou procède au retrait de la licence.

Article 22

Responsabilités du fabricant et de l'autorité chargée de la réception concernant la conformité des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes

1. Le fabricant prend les mesures nécessaires, conformément à l'annexe X de la directive 2007/46/CE, pour veiller à ce que les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes énumérés à l'article 12, paragraphe 1, ayant fait l'objet d'une certification en application de l'article 17, ne diffèrent pas des valeurs certifiées.

Ces mesures comprennent également les éléments suivants:

- les procédures prévues à l'appendice 4 de l'annexe V en ce qui concerne les moteurs;
- les procédures prévues au point 7 de l'annexe VI en ce qui concerne les boîtes de vitesses;
- les procédures prévues aux points 5 et 6 de l'annexe VII en ce qui concerne les essieux;
- les procédures prévues à l'appendice 6 de l'annexe VIII en ce qui concerne la traînée aérodynamique de la carrosserie ou de la remorque;
- les procédures prévues au point 4 de l'annexe X en ce qui concerne les pneumatiques.

Si les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant d'un membre d'une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes ont été certifiées conformément à l'article 15, paragraphe 5, la valeur de référence pour la vérification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant correspond à celle certifiée pour ledit membre.

Si une différence par rapport aux valeurs certifiées est constatée à la suite des mesures visées dans le premier et le deuxième alinéa, le fabricant en informe immédiatement l'autorité chargée de la réception.

2. Chaque année, le fabricant fournit des rapports d'essais contenant les résultats des procédures visées au deuxième alinéa du paragraphe 1 à l'autorité chargée de la réception qui a certifié les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes concernée. Le fabricant met les rapports d'essais à la disposition de la Commission si celle-ci en fait la demande.

3. Le fabricant fait en sorte qu'au moins une sur 25 des procédures visées au deuxième alinéa du paragraphe 1 ou, sauf pour les pneumatiques, au moins une procédure par an, concernant une famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes, soit supervisée par une autorité chargée de la réception différente de celle qui a participé à la certification des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes concernée, conformément à l'article 16.
4. N'importe quelle autorité chargée de la réception peut procéder à tout moment à des vérifications relatives aux composants, entités techniques distinctes et systèmes sur n'importe quel site du fabricant et du constructeur de véhicules, dans le but de s'assurer que les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces composants, entités techniques distinctes et systèmes ne diffèrent pas des valeurs certifiées.

Le fabricant et le constructeur de véhicules disposent d'un délai de 15 jours ouvrables pour fournir à l'autorité chargée de la réception, lorsqu'elle en fait la demande, tous les documents, échantillons ou autres éléments pertinents en leur possession nécessaires pour réaliser les vérifications relatives à un composant, une entité technique distincte ou un système.

Article 23

Mesures correctives concernant la conformité des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes

1. Si, en application de l'article 22, l'autorité chargée de la réception constate l'inadéquation des mesures prises par le fabricant pour faire en sorte que les propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes visés à l'article 12, paragraphe 1, ayant fait l'objet d'une certification conformément à l'article 17, ne diffèrent pas des valeurs certifiées, elle demande au fabricant de lui soumettre un plan de mesures correctives au plus tard 30 jours calendrier après avoir reçu la demande de l'autorité chargée de la réception.

Si le fabricant apporte la preuve qu'il lui faut davantage de temps pour soumettre le plan de mesures correctives, une prolongation allant jusqu'à 30 jours calendrier peut être accordée par l'autorité chargée de la réception.

2. Le plan de mesures correctives s'applique à toutes les familles de composants, d'entités techniques distinctes ou de systèmes visées par l'autorité chargée de la réception dans sa demande.
3. L'autorité chargée de la réception dispose d'un délai de 30 jours calendrier à compter de la réception du plan de mesures correctives pour approuver ou rejeter ce dernier. L'autorité chargée de la réception notifie sa décision d'approuver ou de rejeter le plan de mesures correctives au fabricant et à tous les autres États membres.

L'autorité chargée de la réception peut demander aux constructeurs qui ont installé les composants, entités techniques distinctes et systèmes concernés dans leurs

véhicules d'établir un nouveau dossier d'enregistrements du constructeur, un nouveau dossier d'information du client et un nouveau certificat de conformité sur la base des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces composants, entités techniques distinctes et systèmes obtenues au moyen des mesures visées à l'article 22, paragraphe 1.

4. Le fabricant est responsable de l'exécution du plan de mesures correctives tel qu'il a été approuvé.
5. Le fabricant conserve un enregistrement de chaque composant, entité technique distincte ou système rappelé et réparé ou modifié, ainsi que de l'atelier qui a effectué la réparation. L'autorité chargée de la réception peut accéder, sur demande, à ces enregistrements au cours de l'exécution du plan de mesures correctives et pendant une période de 5 ans après la fin de son exécution.
6. Si le plan de mesures correctives est rejeté par l'autorité chargée de la réception, ou si l'autorité chargée de la réception constate que les mesures correctives ne sont pas correctement appliquées, elle prend les mesures qui s'imposent pour assurer la conformité des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de la famille de composants, d'entités techniques distinctes et de systèmes concernée, ou elle procède au retrait du certificat relatif aux propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.

CHAPITRE 6

DISPOSITIONS FINALES

Article 24

Dispositions transitoires

1. Sans préjudice de l'article 10, paragraphe 3, si les obligations prévues à l'article 9 n'ont pas été respectées, les États membres interdisent l'immatriculation, la vente ou la mise en service:
 - (a) des véhicules appartenant aux groupes 4, 5, 9 et 10, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, à compter du 1^{er} juillet 2019;
 - (b) des véhicules appartenant aux groupes 1, 2 et 3, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, à compter du 1^{er} janvier 2020;
 - (c) des véhicules appartenant aux groupes 11, 12 et 16, tels que définis dans le tableau 1 de l'annexe I, à compter du 1^{er} juillet 2020.
2. Nonobstant le paragraphe 1, point a), les obligations prévues à l'article 9 s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2019 en ce qui concerne tous les véhicules appartenant aux groupes 4, 5, 9 et 10 produits à partir du 1^{er} janvier 2019 inclus. La date de production correspond à la date de signature du certificat de conformité ou à la date de délivrance de la fiche de réception individuelle.

Article 25

Modification de la directive 2007/46/CE

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

Article 26

Modification du règlement (UE) n° 582/2011

Le règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 3, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Afin d'obtenir la réception CE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien ou la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien, le constructeur doit aussi démontrer que les prescriptions prévues à l'article 6 et à l'annexe II du règlement (UE) 2017/... de la Commission [HDV CO₂]** sont respectées pour le groupe de véhicules concerné. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas lorsque le constructeur indique que les nouveaux véhicules du type à réceptionner ne seront pas immatriculés, vendus ou mis en service dans l'Union à partir des dates mentionnées à l'article 24, paragraphe 1, points a), b) et c), du règlement (UE) 2017/... [HDV CO₂] pour le groupe de véhicules en question.

** Règlement (UE) 2017/... de la Commission du ... portant application du règlement (UE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L ... du ..., p. ...).»;

- 2) l'article 8 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1 bis, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) toutes les autres exceptions du point 3.1 de l'annexe VII du présent règlement, des points 2.1 et 6.1 de l'annexe X du présent règlement, des points 2.1, 4.1, 5.1, 7.1, 8.1 et 10.1 de l'annexe XIII du présent règlement et du point 1.1 de l'appendice 6 de l'annexe XIII du présent règlement s'appliquent;»;

- b) au paragraphe 1 bis, le point suivant est ajouté:

«e) les prescriptions prévues à l'article 6 et à l'annexe II du règlement (UE) 2017/... [HDV CO₂] sont respectées pour le groupe de véhicules concerné, sauf lorsque le constructeur indique que les nouveaux véhicules du type à réceptionner ne seront pas immatriculés, vendus ou mis en service dans l'Union

à partir des dates mentionnées à l'article 24, paragraphe 1, points a), b) et c), dudit règlement pour le groupe de véhicules en question.»;

3) l'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1 bis, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) toutes les autres exceptions du point 3.1 de l'annexe VII du présent règlement, des points 2.1 et 6.1 de l'annexe X du présent règlement, des points 2.1, 4.1, 5.1, 7.1, 8.1 et 10.1.1 de l'annexe XIII du présent règlement et du point 1.1 de l'appendice 6 de l'annexe XIII du présent règlement s'appliquent;»;

b) au paragraphe 1 bis, le point suivant est ajouté:

«e) les prescriptions prévues à l'article 6 et à l'annexe II du règlement (UE) 2017/... [HDV CO₂] sont respectées pour le groupe de véhicules concerné, sauf lorsque le constructeur indique que les nouveaux véhicules du type à réceptionner ne seront pas immatriculés, vendus ou mis en service dans l'Union à partir des dates mentionnées à l'article 24, paragraphe 1, points a), b) et c), dudit règlement pour le groupe de véhicules en question.».

Article 27

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Le président
Jean-Claude Juncker