COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.12.2005
COM(2005) 683 final

2005/0282 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1745}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motivations et objectifs de la proposition

L'objectif de la proposition est d'établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue de garantir le fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement concernant les émissions atmosphériques.

Le bon fonctionnement du marché intérieur dans l'Union européenne exige des normes communes limitant l'émission de polluants atmosphériques des véhicules à moteur. Une action au niveau communautaire empêche l'apparition de normes pour les produits différentes d'un État membre à l'autre, ce qui entraîne une fragmentation du marché intérieur et l'imposition d'obstacles superflus aux échanges intracommunautaires.

Les États membres et leurs citoyens se préoccupent des risques qu'entraîne la pollution de l'air pour la santé humaine et l'environnement. Bien que la qualité de l'air se soit améliorée au cours des dix dernières années, il subsiste des problèmes sensibles sur ce plan dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier dans les zones urbaines et dans les régions à forte population.

Contexte général

Les limites d'émission Euro 4 pour les voitures sont entrées en vigueur le 1er janvier 2005 pour les nouvelles réceptions[1]. Plusieurs États membres ont l'habitude de recourir à des incitations fiscales pour accélérer l'introduction de véhicules moins polluants. Pour éviter des perturbations du marché unique avec l'introduction par divers États membres d'incitations fiscales en janvier 2005 sur la base de valeurs limites différentes, la Commission a publié un document de travail de ses services[2] qui suggérait une valeur limite pour les particules. Ce document de travail invitait les États membres souhaitant introduire des incitations fiscales à les asseoir sur la valeur limite de 5mg/km établie dans ce document.

Faute de changement dans la politique de réduction des niveaux d'émission pour les véhicules à moteur, le fonctionnement du marché intérieur risquerait fort d'être affaibli si des États membres cherchaient à prendre des mesures unilatérales. La faible qualité de l'air restera aussi un problème dans l'Union européenne, les pollutions atmosphériques continuant d'avoir un impact négatif sur la santé humaine.

Dispositions existantes dans le domaine couvert par la proposition

Les exigences en matière de construction des véhicules à moteur sont actuellement régies par la directive 70/220/CEE[3] (modifiée) concernant le « rapprochement des législations des États

---

1 Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

2 SEC(2005) 43 du 12.1.2005.

3 JO L 76 du 6.4.1970, p. 1.

membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur ».

Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union

La proposition a été mise au point dans le contexte du programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE) qui a fourni la base technique de l'établissement de la stratégie thématique de la qualité de l'air[4]. CAFE a évalué le niveau des émissions, la qualité actuelle et à venir de l'air ainsi que les coûts et avantages de nouvelles mesures pour améliorer la qualité de l'air. Sur cette base, la Commission a identifié les mesures nécessaires pour atteindre les niveaux de qualité de l'air nécessaires. Euro 5 constitue l'une parmi plusieurs mesures de ce type qui sont importantes pour réduire les émissions de précurseurs d'ozone (comme les NO_x et les HC) et de particules.

En outre, cette proposition est tout à fait conforme aux buts de la stratégie de développement durable et l'Union européenne et elle contribue sensiblement aux objectifs de la stratégie de Lisbonne.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ÉTUDE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Dans la mise au point de la proposition, la Commission a consulté des parties prenantes d'un certain nombre de façons:

- Il y a eu consultation du Groupe des émissions des véhicules à moteur, groupe de travail d'experts des parties prenantes chargé d'accompagner les processus réglementaires de la Commission sur les questions relatives aux émissions. Un large éventail de parties intéressées est associé aux travaux du groupe: autorités nationales, constructeurs de véhicules, fournisseurs de composants, associations professionnelles et organisations non gouvernementales.

- Un questionnaire a été envoyé aux parties prenantes en février 2004 sur les nouvelles limites d'émission Euro 5 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Ce questionnaire visait à recueillir des avis sur la technologie qui serait nécessaire et les coûts relatifs pour divers scénarios en matière de valeurs limites. Les résultats de cet exercice de collecte de données ont été passés sous revue par un panel d'experts indépendants.

- Début 2005, les résultats des travaux du panel d'experts ont été présentés à des parties prenantes clés. Le panel a établi une cartographie des technologies et un barème des coûts correspondants pour les divers scénarios de réduction des émissions.

- La proposition Euro 5 a été mise au point simultanément avec la stratégie thématique de la qualité de l'air (programme CAFE) de la Commission. Les parties prenantes ont activement participé à la discussion de ce programme.

---

[4] COM(2005) 446 du 21.9.2005.

- Les éléments essentiels du projet de proposition ont été présentés au groupe de haut niveau CARS 21 et aux sherpas, ce qui a donné très tôt aux parties prenantes l'occasion de faire des observations concernant les nouvelles valeurs limites d'émission Euro 5.

- En juillet 2005, la Commission a tenu une consultation via l'Internet concernant un projet préliminaire de proposition pour Euro 5. Cette consultation a suscité une cinquantaine de réponses émanant de différentes parties prenantes.

Résumé des réponses et façon dont elles ont été prises en compte

Au cours de la consultation sur l'Internet, les parties prenantes ont soulevé un certain nombre de points[5]. L'étude d'impact accompagnant cette proposition rend pleinement compte des points essentiels soulevés et discute des modalités de leur prise en considération.

Réception et utilisation des avis d'experts

Domaines scientifiques/d'experts concernés

La proposition a exigé l'analyse des technologies automobiles à employer pour réduire les émissions et des coûts relatifs à la réalisation des divers scénarios pour les valeurs limites d'émission Euro 5.

Méthodologie utilisée

Début 2004, les services de la Commission ont envoyé un questionnaire aux parties prenantes sur les nouvelles limites d'émission Euro 5 pour les véhicules utilitaires légers. Ce questionnaire développait un certain nombre de scénarios pour les nouvelles valeurs limites et cherchait à obtenir des données sur la technologie qui serait nécessaire pour atteindre ces valeurs et les coûts relatifs. Un panel d'experts composé de consultants indépendants a été engagé pour passer sous revue les réponses au questionnaire. Il s'agissait d'évaluer et de valider les réponses des parties prenantes et d'atteindre une position commune sur la technologie nécessaire et les coûts relatifs pour chaque scénario. Cette information a servi à modéliser les répercussions d'un certain nombre de scénarios de limites d'émission.

Principales organisations et principaux experts consultés

Des données ont été collectées auprès d'un éventail de parties prenantes dans l'industrie automobile et collationnées par un groupe de consultants sous la direction de TNO aux Pays-Bas.

Résumé des avis reçus et utilisés

Le panel de consultants a résumé les données chiffrées par les parties prenantes pour les coûts. La Commission a utilisé le rapport du panel comme élément de l'analyse des divers scénarios pour les valeurs limites d'émission. Les valeurs limites préférées ont été retenues sur la base de leur faisabilité technique et de leur rapport coût-efficacité, comme l'explique l'étude d'impact accompagnant la proposition.

---

[5] http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm

Moyens mis en œuvre pour publier les avis d'experts

Le rapport du panel d'experts est disponible sur le site Web de la DG Entreprises[6].

Étude d'impact

Quatre options politiques ont été envisagées:

(1) *Démarche « pas de changement de politique »:* les valeurs limites d'émission Euro 4 (directive 70/220/CEE, modifiée) restent en vigueur pour les véhicules à moteur diesel et à essence.

Faute de changement dans la politique de réduction des niveaux d'émission pour les véhicules à moteur, le fonctionnement du marché intérieur risquerait fort d'être affaibli. Il est probable que, en l'absence de normes d'émission plus strictes au niveau de l'Europe, les États membres se mettraient à légiférer eux-mêmes ou commenceraient à recourir à d'autres mesures, comme l'interdiction de la circulation de certains types de véhicules dans les villes ou la création de zones à faible émission.

La faible qualité de l'air restera un problème dans l'Union européenne, la pollution atmosphérique continuant d'avoir un effet négatif sur la santé humaine. Le programme CAFE a montré que, malgré les progrès en matière d'émissions de polluants, les effets de la pollution de l'air sur la santé dans toute l'Union resteront, selon les projections, considérables en 2020.

En conséquence, cette option politique n'est pas considérée comme viable.

(2) *Démarche réglementaire:* révision de la législation Euro 4 existante par la fixation de nouvelles valeurs limites d'émission Euro 5 au niveau de l'Union européenne.

Par comparaison avec le scénario d'absence de changement de politique, l'option réglementaire aura pour avantages manifestes de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer la qualité de l'air. Cela aura pour effet d'améliorer la santé publique et permettra ainsi aux gouvernements de faire des économies.

Les répercussions indirectes de l'option réglementaire pourraient être positives sur le plan de la position concurrentielle de l'industrie de l'Union, en particulier sur des marchés où s'applique une réglementation environnementale stricte.

Ainsi, l'option de la démarche réglementaire est celle qu'adopte la proposition.

(3) *Recours par des États membres à des incitations fiscales:* des États membres introduisent sur une base volontaire des incitations fiscales pour des véhicules respectant des valeurs limites d'émission plus strictes qu'Euro 4.

À l'heure actuelle, seul un petit nombre d'États membres a introduit des incitations fiscales et le recours à cette mesure pourrait donc être limité. On peut aussi douter de la durabilité de telles mesures à long terme. Par conséquent, cette politique pourrait créer une forte incertitude pour les constructeurs quant à la demande de véhicules plus propres.

---

[6] http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf

En outre, des régimes d'incitations de types différents dans des pays voisins pourraient avoir des effets transfrontaliers imprévisibles, à la fois dans la physionomie des achats de véhicules et les répercussions sur la pollution de l'air. La poursuite de l'existence du marché unique des véhicules pourrait donc être mise en danger.

Ainsi, cette option ne garantit pas que les objectifs politiques seront atteints et elle pourrait même avoir un effet négatif sur le marché intérieur en faisant planer une incertitude sur la demande de types de véhicules spécifiques.

Ce n'est donc pas la démarche à suivre.

(4) *Démarche non réglementaire:* autorégulation par le biais d'engagements négociés avec l'industrie automobile en faveur de la réduction des émissions des nouveaux véhicules.

Rien ne dit clairement qu'un engagement volontaire constitue une garantie adéquate qu'un niveau d'émission spécifique sera atteint ni qu'il existera des sanctions appropriées en cas de violation de cet engagement. En outre, il ne ressort pas que l'adoption d'une démarche volontaire présenterait des avantages supplémentaires pour l'industrie, les gouvernements ou le grand public.

Les séries Euro de règlements sur les émissions sont largement utilisées sur de nombreux marchés émergents. Les développements intervenant dans le système réglementaire pour les émissions établi dans l'Union européenne ont donc des implications importantes dans le monde. Délaisser une démarche réglementaire au profit d'une démarche volontaire perturberait donc le processus d'harmonisation au niveau mondial.

L'option de la démarche non réglementaire n'a donc plus été envisagée.

Les services de la Commission ont réalisé une étude d'impact figurant dans le Programme de travail sous le numéro de référence 2005/ENTR/018.

3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé de l'action proposée

L'aspect principal du présent règlement est qu'il exige un nouveau resserrement des limites d'émission des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NO_x).

Il sera exigé une forte réduction (- 80%) de la masse des émissions de particules des véhicules diesel. Tandis que cet abaissement de la limite d'émission ne prescrit pas une technologie particulière, il exigera *de facto* l'introduction de filtres à particules diesel.

À l'heure actuelle, la limite d'émission retenue ne peut être atteinte que par des filtres fermés, qui ont l'avantage de réduire les particules ultrafines considérées comme les plus nocives pour la santé. Pour empêcher la possibilité que, à l'avenir, soient mis au point des filtres ouverts qui satisfont à la nouvelle limite de masse des particules mais permettent le passage d'un nombre élevé de particules ultrafines, il est prévu d'introduire à un stade ultérieur une nouvelle norme limitant le nombre de particules qui peuvent être émises. Pour l'instant, il ne convient pas de définir une norme numérique, des recherches étant actuellement menées au sein du Comité économique pour l'Europe des Nations unies au titre du Programme de mesure des

particules (PMP). Le groupe de travail du Comité économique continue d'examiner cette question. Une fois que les résultats de ce programme PMP seront disponibles, une norme numérique sera mise en œuvre par comitologie.

Le programme PMP met aussi à l'essai un nouveau protocole de mesure des émissions de particules. Un avantage essentiel de cette nouvelle méthode est d'offrir une plus grande répétabilité des mesures des émissions en laboratoire. Une fois ce programme achevé, le remplacement de la procédure de mesure actuelle par la nouvelle méthode sera envisagé. Lorsque la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, la Commission devra recalibrer les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition, la nouvelle technique enregistrant un niveau de masse plus faible que la méthode actuelle.

Pour les véhicules diesel, seule une faible réduction (- 20%) des NO_x est prévue. Cette limite d'émission doit être fixée de telle sorte que des réductions puissent être obtenues au moyen de nouvelles mesures internes sur le moteur. Comme la proposition entraînera l'installation de filtres à particules dans l'écoulement des gaz d'échappement, la Commission a souhaité éviter une obligation d'installer un dispositif supplémentaire de traitement consécutif des NO_x à ce stade. Comme la technologie permettant une réduction supplémentaire des NO_x n'est pas encore au point, il est donc proposé de ne pas réduire les émissions de NO_x au-delà de la valeur limite de 200 mg/km.

La proposition comporte de nouvelles réductions des émissions des voitures à essence. La Commission propose une réduction de 25% des NO_x avec une valeur limite de 60 mg/km et une réduction de 25% des hydrocarbures (HC) avec une valeur limite de 75 mg/km. De nombreux véhicules à essence actuellement vendus dans l'Union européenne se situent nettement au-dessous de cette limite d'émission proposée, tandis que d'autres peuvent être amenés à la respecter pour un coût relativement faible.

Il est aussi proposé des limites d'émission sur la masse des émissions de particules des moteurs à essence. Ces limites s'appliquent uniquement aux véhicules à injection directe fonctionnant en mélange pauvre, les émissions à particules n'étant pas un problème pour les véhicules à essence qui fonctionnent à combustion purement stoechiométrique.

Un autre changement est la proposition de porter de 80 000 à 160 000 km la période de durabilité au cours de laquelle les constructeurs doivent impérativement garantir le fonctionnement des dispositifs anti-pollution. Ce changement reflétera de façon plus réaliste la durée de vie effective des véhicules et garantira que les dispositifs anti-pollution continuent à fonctionner tout au long de la durée de vie du véhicule.

La proposition comporte une exigence selon laquelle les informations sur la réparation des véhicules peuvent être mises à disposition par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (la « norme OASIS »).

Un dernier aspect est l'élimination de l'exception qui figurait dans la législation antérieure et permettait aux véhicules lourds de transport de voyageurs (classe M1, plus de 2 500 kg) d'être réceptionnés en tant que véhicules utilitaires légers. Cette exemption ne paraît plus avoir de justification.

Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 95 du traité.

Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne sauraient être réalisés de façon suffisante par des actions des États membres en raison de la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique et des implications transfrontalières de la pollution de l'air.

Une action de la Communauté réalisera mieux les objectifs de la proposition car elle évitera une fragmentation du marché intérieur qui se produirait autrement. En fixant des normes uniformes pour le niveau des émissions de polluants par les véhicules à moteur, la proposition garantit une meilleure qualité de l'air dans l'Union européenne et règle le problème de la pollution transfrontalière de l'air.

La proposition respecte donc le principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs qui sont de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement.

L'analyse coût-avantage réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de la proposition démontre que les valeurs limites d'émission comportent des avantages pour toute la société, tout en prenant en compte la position concurrentielle de l'industrie automobile.

Choix des instruments

L'instrument proposé est un règlement. D'autres moyens ne conviendraient pas pour la raison suivante:

- le recours à un règlement est considéré comme approprié car il donne l'assurance requise de respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

La proposition utilise « l'approche à deux niveaux » qui a été utilisée dans d'autres actes législatifs, par exemple dans le cas de la directive relative aux émissions des poids lourds[7]. Cette approche prévoit que la proposition et l'adoption de la législation suivront deux voies différentes mais parallèles:

- premièrement, les dispositions fondamentales seront établies par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement ayant pour base l'article 95 du traité CE suivant la procédure de codécision (ci-après la « proposition de codécision »);

[7] Directive 2005/55/CE (JO L 275 du 20.10.2005, p. 1); directive 2005/78/CE (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1).

- deuxièmement, les spécifications techniques mettant en œuvre les dispositions fondamentales seront établies dans un règlement adopté par la Commission avec l'assistance d'un comité réglementaire (ci-après la « proposition de comitologie »).

4) IMPLICATIONS BUDGÉTAIRES

La proposition n'a pas d'implications pour le budget de la Communauté.

5) INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Simulation, phase pilote et période transitoire

La proposition prévoit des périodes transitoires pour accorder des délais suffisants aux constructeurs automobiles.

Simplification

La proposition prévoit une simplification de la législation.

La communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions intitulée « Mettre à jour et simplifier l'acquis communautaire »[8] identifie comme domaine prioritaire pour la simplification de la législation communautaire le système de réception des véhicules à moteur. La proposition de nouvelle législation en matière d'émissions abrogeant la directive 70/220/CEE figure de façon spécifique dans le programme de travail de la Commission.

En outre, cette proposition cherche à simplifier encore la législation communautaire en intégrant dans ce règlement les exigences et les procédures d'essai pour la mesure des émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers figurant dans la directive 80/1268/CEE[9] (modifiée). En conséquence, cette directive peut aussi être abrogée.

Une nouvelle simplification est réalisée par l'intégration dans la présente proposition des exigences des essais pour la mesure des fumées de moteur diesel figurant dans la directive 72/306/CEE[10]. Il sera possible d'abroger ultérieurement cette directive lorsque des exigences comparables seront introduites dans la législation sur les émissions relative aux poids lourds.

La proposition prévoit la simplification des procédures administratives pour les pouvoirs publics (de l'Union ou nationaux). Elle figure dans le programme de roulement de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire et son Programme législatif et de travail sous la référence 2005/ENTR/018.

---

8 COM(2003) 71 du 11.2.2003.

9 Directive 80/1268/CEE du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la consommation de carburant des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 36).

10 Directive 72/306/CEE du Conseil, du 2 août 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1).

Abrogation de législation existante

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de législation existante. Cette législation est détaillée à l'article 17 de la proposition.

Clause de réexamen/révision/disparition

La Commission reconsidérera en 2009 la question des autres améliorations des émissions, dans le cadre du réexamen à mi-parcours du rapport CARS 21, en vue de proposer une importante réduction supplémentaire des valeurs limites (y compris les NO_x) qui reflètera le développement de la technologie des émissions des véhicules à ce moment et prendra en compte les considérations de coût et d'efficacité. Toute proposition sera basée sur une évaluation d'impact étendue et sur la consultation des parties concernées.

Espace économique européen

L'acte proposé concerne une affaire relevant de l'EEE et devrait donc être étendu à l'Espace économique européen.

2005/0282 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive ../../CE

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

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

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

vu la proposition de la Commission[11],

vu l'avis du Comité économique et social européen[12],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[13],

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit impérativement être assurée. À cette fin, un système de réception communautaire global pour les véhicules à moteur, établi par la directive [XXXX/XX/CE] du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules[14] est en place. Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient donc être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d'un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.

(2) Le présent règlement fait partie d'un certain nombre d'actes réglementaires distincts dans le contexte de la procédure de réception communautaire au titre de la directive [XXXX/XX/CE]. Cette directive devrait donc être modifiée en conséquence.

(3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Ainsi, le présent règlement établit des dispositions fondamentales concernant les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées en vertu de [l'article 36] de la directive [XXXX/XX/CE].

---

11 JO C du , p. .

12 JO C du , p. .

13 JO C du , p. .

14 JO C du , p. . [Il s'agit de la proposition de la Commission COM(2003) 418, COD 2003/0153 modifiée par le document COM(2004) 738 et dont la procédure de codécision suit son cours. Les références à la directive [XXXX/XX/CE] seront mises à jour dès qu'elle aura été adoptée.]

(4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication[15]. Ce programme a entraîné l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air[16]. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions des véhicules sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Europe en matière de qualité de l'air.

(5) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des frais de santé.

(6) Un accès sans restriction et normalisé aux informations sur la réparation des véhicules et une concurrence effective sur le marché pour les services de réparation des véhicules et d'information sont nécessaires pour faciliter la libre circulation des véhicules sur le marché intérieur. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques auxquelles obéiront les sites Web des constructeurs.

(7) La Commission devrait surveiller de près l'évolution technologique en matière de contrôle des émissions et, le cas échéant, adapter le présent règlement à cette évolution.

(8) La Commission devrait passer sous revue et, au besoin réguler, les émissions qui ne sont pas actuellement régulées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes anti-pollution des gaz d'échappement. Il s'agirait notamment de passer sous revue les avantages du passage d'une régulation des émissions des hydrocarbures totaux à un système fondé sur le méthane (CH_4) et les autres hydrocarbures.

(9) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines, la Commission devrait aussi envisager d'adopter une démarche fondée sur le nombre concernant les émissions de particules, en plus de la démarche fondée sur la masse qui est actuellement suivie.

(10) Pour obtenir une plus grande répétabilité des mesures de la masse des émissions de particules en laboratoire, la Commission devrait introduire un nouveau protocole d'essai. Dès que le programme de recherche pertinent sera été achevé, le remplacement de la procédure de mesure actuelle par la nouvelle méthode sera envisagé. Quand la nouvelle procédure de mesure sera mise en œuvre, les limites d'émission de masse des particules figurant dans la présente proposition seront recalibrées, la nouvelle technique enregistrant un niveau plus faible de masse que la méthode actuelle.

(11) La Commission devrait se pencher sur la nécessité de réviser le nouveau cycle de conduite européen, procédure d'essai qui constitue la base des règlements sur la réception au regard des émissions. Une mise à jour ou un remplacement des cycles

---

15 COM(2001) 245 du 4.5.2001.

16 COM(2005) 446 du 21.9.2005.

d'essai seront peut-être nécessaires pour refléter les changements dans la spécification des véhicules et le comportement des conducteurs. Des révisions peuvent être nécessaires pour garantir que les émissions mondiales effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. L'application de systèmes de mesure portables des émissions et l'introduction du concept réglementaire du « non dépassement » devraient aussi être envisagées.

(12) Les systèmes de diagnostic embarqués sont importants dans la maîtrise des émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. En raison de l'importance de la maîtrise des émissions mondiales effectives, la Commission devrait se pencher sur les exigences de ces systèmes et les seuils de tolérance pour les erreurs de contrôle.

(13) Une méthode normalisée de mesure de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules est nécessaire pour garantir qu'il ne se dresse aucun obstacle technique aux échanges entre États membres. En outre, il est aussi nécessaire de veiller à ce que les consommateurs et les usagers reçoivent une information objective et précise.

(14) Les États membres devraient avoir la faculté, au moyen d'incitations financières, d'accélérer la mise sur le marché de véhicules qui satisfont aux exigences adoptées au niveau de la Communauté. Néanmoins, ces incitations devraient respecter les dispositions du traité, en particulier la réglementation sur les aides d'État. Ceci afin de satisfaire à certaines conditions destinées à éviter les distorsions du marché intérieur. Le présent règlement n'affecte pas le droit des États membres d'inclure les émissions dans l'assiette du calcul des impôts prélevés sur les véhicules.

(15) Étant donné que la législation communautaire sur les émissions et la consommation de carburant s'est développée sur plus de 35 années et recouvre à présent plus de 24 directives, il est conseillé de remplacer ces directives par un nouveau règlement et un certain nombre de mesures d'exécution. Le recours à des règlements garantira que les dispositions techniques détaillées sont directement applicables aux constructeurs, aux autorités chargées de la réception et aux services techniques et qu'elles peuvent être mises à jour de façon beaucoup plus rapide et plus efficace. Il conviendrait donc d'abroger la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur[17] et la directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1970 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur[18]. Il conviendrait d'abroger aussi les directives 89/458/CEE[19], 91/441/CEE[20], 93/59/CEE[21], 94/12/CE[22],

---

17 JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2033/76/CE de la Commission (JO L 206 du 15.8.2003, p. 29).

18 JO L 375 du 31.12.1980, p. 36. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 49 du 19.2.2004, p. 36).

19 Directive 89/458/CEE du Conseil du 18 juillet 1989 modifiant, en ce qui les normes européennes d'émission pour les automobiles de cylindrée inférieur à 1,4 litre, la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 226 du 3.8.1989, p. 1).

20 Directive 91/441/CEE du Conseil du 26 juin 1991 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 242 du 30.8.1991, p. 1).

96/69/CE[23], 98/69/CE[24] et 2004/3/CE[25]. En outre, les États membres devraient aussi abroger la législation transposant les directives abrogées.

(16) La directive 72/306/CEE du Conseil du 2 août 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules[26] devrait être modifiée car toutes les exigences relatives à la mesure de l'opacité des fumées sur les véhicules utilitaires légers devraient être incluses dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

(17) Pour assurer une transition en douceur entre les directives existantes et le présent règlement, l'applicabilité du présent règlement devrait être reportée au-delà d'une certaine période après son entrée en vigueur. Néanmoins, au cours de cette période, les constructeurs devraient avoir la faculté de choisir de faire réceptionner les véhicules soit au titre des directives existantes soit au titre du présent règlement. En outre, les dispositions concernant les incitations fiscales devraient être applicables immédiatement après l'entrée en vigueur du présent règlement. La validité des réceptions accordées au titre de ces directives ne doit pas être affectée par l'entrée en vigueur du présent règlement.

(18) Il conviendrait d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre ou la modification du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[27].

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les émissions des véhicules à moteur, ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au

---

21 Directive 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur JO L 186 du 28.7.1993, p. 21).

22 Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

23 Directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 octobre 1996 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (JO L 282 du 1.11.1996, p. 64).

24 Directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).

25 Directive 2004/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie N1 (JO L 49 du 19.2.12004, p. 36).

26 JO L 190 du 20.8.1972, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/21/CE de la Commission (JO L 61 du 8.3.2005, p. 25).

27 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

principe de proportionnalité, visé dans l'article précité, ce règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I
Objet, champ d'application et définitions

Article premier
Objet

Le présent règlement établit des exigences concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les convertisseurs catalytiques de rechange, au regard de leurs émissions.

En outre, le présent règlement établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs anti-pollution, des systèmes de diagnostic embarqués, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation des véhicules.

Article 2
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules à moteur équipés:

   a) de moteurs à allumage commandé;

   b) de moteurs à gaz à allumage commandé des catégories M_1 et N_1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE]; et

   c) de moteurs à allumage par compression des catégories M_1 et N_1 définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE].

2. À la demande du constructeur, le présent règlement peut aussi s'appliquer aux véhicules à moteur équipés de moteurs à allumage par compression des catégories M_2 et N_2, définies à [l'annexe II] de la directive [XXXX/XX/CE], ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 840 kg et qui répondent aux conditions fixées dans le présent règlement et ses mesures d'exécution.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

(1) « véhicule hybride » signifie un véhicule équipé d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes différents de stockage d'énergie (embarqués) pour assurer sa propulsion;

(2) « masse de référence » signifie la masse du véhicule en ordre de marche moins la masse uniforme du conducteur de 75 kg, augmentée d'une masse uniforme de 100 kg;

(3) « polluants gazeux » signifie les émissions dans les gaz d'échappement de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, exprimées en équivalents de dioxyde d'azote (NO2), et d'hydrocarbures dans l'hypothèse d'un taux de C1H1,85 pour l'essence, C1H1,86 pour le gazole, C1H2,525 pour le GPL, CH4 pour le GN;

(4) « particules » signifie des composants des gaz d'échappement qui sont éliminés des gaz d'échappement dilués à une température maximale de 325 K (52°C) au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai pour vérifier les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement;

(5) « émissions au tuyau arrière d'échappement » signifie l'émission de polluants gazeux et de particules;

(6) « émissions par évaporation » signifie les vapeurs d'hydrocarbures échappées du circuit de carburant d'un véhicule à moteur autres que les émissions du tuyau arrière d'échappement;

(7) « carter » signifie les espaces à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;

(8) « dispositif anti-pollution » signifie les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et les émissions par évaporation;

(9) « système de diagnostic embarqué » signifie un système de contrôle des émissions qui a la capacité d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;

(10) « dispositif d'invalidation » signifie tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système anti-pollution, qui réduit l'efficacité du système anti-pollution dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules;

(11) « convertisseur catalytique d'origine » signifie un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques couvert par la réception accordée pour le véhicule;

(12) « convertisseur catalytique de rechange » signifie un convertisseur catalytique ou un montage de convertisseurs catalytiques destiné à remplacer un convertisseur catalytique d'origine qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de la directive [XXXX/XX/CE];

(13) « information sur la réparation des véhicules » signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation,

la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires/ateliers de réparation officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information;

(14) « opérateur indépendant » signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants d'équipements ou d'outils de réparation, des distributeurs de pièces détachées, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai et des opérateurs proposant une formation pour les réparateurs.

CHAPITRE II
Obligations des constructeurs

Article 4
Obligations des constructeurs

1. Les constructeurs s'assurent que tous les véhicules présentés à la réception pour être vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

   Cette obligation comporte le respect des limites d'émission visées à l'annexe I et les mesures d'exécution visées à l'article 5.

2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution et la conformité en service soient respectées. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre 5 ans ou 100 000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de contrôle de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160 000 km.

3. Les constructeurs indiquent les chiffres des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant dans un document donné à l'acheteur du véhicule au moment de l'achat.

4. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 et 3.

Article 5
Exigences et essais

1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes anti-pollution est interdite, sauf dans les cas suivants:

a) le besoin du dispositif se justifie en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule, ou

b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur, ou

c) les conditions sont substantiellement incluses dans les procédures d'essai pour vérifier les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement.

3. Les constructeurs démontrent la conformité au présent règlement et à ses mesures d'exécution pour obtenir la réception de leurs véhicules.

4. La Commission établit les procédures, essais et exigences spécifiques pour la réception incluant la spécification des exigences relatives aux éléments suivants:

a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions à faible température ambiante, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des systèmes de traitement consécutif;

b) émissions par évaporation et émissions du carter;

c) systèmes de diagnostic embarqués et performances en service des dispositifs anti-pollution;

d) durabilité des dispositifs anti-pollution, articles de rechange des systèmes de contrôle des émissions, conformité en service, conformité de la production et contrôle technique;

e) émissions de dioxyde de carbone et consommation de carburant;

f) véhicules hybrides;

g) extension des réceptions et exigences pour les petits constructeurs;

h) exigences des équipements d'essai; et

i) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants.

5. La Commission passe sous revue les polluants soumis aux exigences et essais visés au paragraphe 4 ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions et adopte les mesures nécessaires si elle constate que les procédures ou essais ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus les émissions mondiales effectives.

6. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 2 à 5.

CHAPITRE III
Accès aux informations sur la réparation des véhicules

Article 6
Obligations du constructeur

1. Les constructeurs fournissent un accès normalisé et sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites Web d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels.

2. Les informations visées au paragraphe 1 comprennent:

   a) une identification sans équivoque du véhicule;

   b) des manuels d'entretien;

   c) des manuels techniques;

   d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimums et maximums pour les mesures);

   e) les schémas de câblage;

   f) les codes de diagnostic d'anomalie (y compris les codes spécifiques des constructeurs);

   g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;

   h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements exclusifs ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements; et

   i) l'information technique et la surveillance bidirectionnelle ainsi que les données d'essai.

3. Les concessionnaires ou les réparateurs officiels appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules.

4. Les informations sur la réparation des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf exigences aux fins de l'entretien.

5. Aux fins de la fabrication et de l'entretien des systèmes de diagnostic embarqués de rechange compatibles ou de leurs fournitures, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, les constructeurs fournissent des informations sur la réparation des véhicules sans discrimination à tous fabricants et/ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.

6. Lorsqu'il demande la réception CE ou la réception nationale, le constructeur fournit à l'autorité chargée de la réception une preuve de conformité aux dispositions du présent règlement pour ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation du véhicule et aux informations visées au paragraphe 5.

   Au cas où ces informations ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution à ce moment-là, le constructeur les communique dans un délai de six mois à compter de la date de réception. Si la preuve de la conformité n'est pas fournie dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité, y compris le retrait de la réception.

   Le constructeur met à disposition sur ses sites Web les modifications ultérieures et les suppléments aux informations concernant la réparation du véhicule en même temps qu'il les communique aux réparateurs officiels.

Article 7
Frais d'accès aux informations sur la réparation des véhicules.

1. Les constructeurs peuvent facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation des véhicules couvertes par le présent règlement; des frais ne sont pas raisonnables ni proportionnés s'ils découragent l'accès en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant l'utilise.

2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation des véhicules sur une base quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des temps pour lesquels l'accès est accordé.

Article 8
Mesures d'exécution

La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 6 et 7. il s'agit notamment de la définition des spécifications techniques relatives aux modalités de communication des informations sur la réparation des véhicules.

CHAPITRE IV
Obligations des États membres

Article 9
Réception

1. Avec effet à compter de [la date d'entrée en vigueur], si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne doivent pas, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant des véhicules à moteur, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service d'un nouveau véhicule, si le véhicule est conforme au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. Avec effet à partir de [18 mois et un jour à compter de la date d'entrée en vigueur], et [30 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] dans le cas de la catégorie N_1, classes II et III, les autorités nationales refusent, pour des motifs relatifs aux émissions atmosphériques ou à la consommation de carburant, d'accorder la réception CE ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

3. Avec effet à partir de [36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] et [48 mois à compter de la date d'entrée en vigueur] dans le cas de la catégorie $N_{1,}$ classes II et III, les autorités nationales considèrent, dans le cas de nouveaux véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de [l'article 25] de la directive [XXXX/XX/CE] et, pour des motifs relatifs aux émissions ou à la consommation de carburant, refusent l'immatriculation et interdisent la vente et l'entrée en service de ces véhicules.

Article 10
Réception de composants de remplacement

1. Pour les convertisseurs catalytiques de rechange neufs destinés à être montés sur des véhicules ayant obtenu la réception CE qui ne sont pas équipés de systèmes de diagnostic embarqués, les autorités nationales refusent leur vente ou leur installation sur un véhicule s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été accordée en conformité avec le présent règlement.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les autorités nationales peuvent continuer à accorder des extensions de la réception CE pour des convertisseurs catalytiques de rechange dans les conditions où elles ont été accordées à l'origine.

Article 11
Incitations financières

1. Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules à moteur produits en série qui sont conformes au présent règlement.

Ces incitations sont valables pour tous les nouveaux véhicules proposés à la vente sur le marché d'un État membre qui se conforment au présent règlement et à ses mesures d'exécution en avance sur les dates visées à l'article 9, paragraphe 3.

Elles prennent fin aux dates visées à l'article 9, paragraphe 3.

2. Les États membres peuvent prévoir des incitations financières pour l'équipement rétroactif de véhicules en service aux fins de respecter les valeurs fixées dans le présent règlement et pour l'élimination de véhicules qui ne sont pas conformes.

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

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

Article 12
Sanctions

Les États membres établissent les dispositions sur les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission dans un délai ne dépassant pas dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.

CHAPITRE V
Dispositions finales

Article 13
Redéfinition des spécifications

1. Dans un délai [allant jusqu'à 6 mois après l'entrée en vigueur], la Commission examine la nécessité de redéfinir la valeur limite d'émission des hydrocarbures visée à l'annexe I, pour considérer les émissions de méthane et les émissions des autres hydrocarbures séparément.

2. L'inclusion des émissions de méthane dans le calcul des émissions de dioxyde de carbone est aussi étudiée.

3. Au besoin, la Commission peut prendre les mesures suivantes au regard des paragraphes 1 et 2 :

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins du recalibrage des valeurs limites pour les hydrocarbures visées à l'annexe I du règlement ;

b) adoption conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], de mesures destinées à tester, prendre en compte ou limiter les émissions de méthane.

4. Après achèvement du Programme de mesure des particules mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission prend les mesures suivantes:

a) modification du présent règlement conformément à l'article 14 aux fins de recalibrer les valeurs limites fondées sur la masse des particules figurant à l'annexe I du présent règlement, et introduction de valeurs limites fondées sur le nombre de particules figurant dans l'annexe précitée afin d'obtenir une large corrélation entre ces valeurs et les valeurs limites de masse pour l'essence et le gazole;

b) adoption, conformément à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], d'une procédure de mesure révisée pour les particules et une valeur limite pour le nombre de particules.

Article 14
Modifications

La Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 37, paragraphe 2, de la directive [XXXX/XX/CE], modifier le présent règlement en application de [l'article 36, paragraphes 2, 3 et 4] de la directive.

Article 15
Modifications de la directive [XXXX/XX/CE]

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

Article 16
Modifications de la directive 72/306/CEE

À l'article 1er de la directive 72/306/CEE, l'alinéa suivant est ajouté:

« Néanmoins, la présente directive ne s'applique pas aux véhicules visés à l'article 2 du [présent règlement]. »

Article 17
Législation à abroger

1. Les directives 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE et 2004/3/CE sont abrogées avec effet à compter de [18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

2. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

Article 18
Entrée en vigueur

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

2. Le présent règlement s'applique à partir de [18 mois et un jour après l'entrée en vigueur], sauf pour ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, et l'article 11.

3. Si l'adoption des modifications ou des mesures d'exécution visées à l'article 5, paragraphe 6, et à l'article 13, paragraphes 1 et 3, est retardée au-delà de [6 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les dates visées à l'article 9, paragraphes 2 et 3, sont remplacées par les dates indiquées dans les modifications ou les mesures d'exécution.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXES

ANNEXE I – Limites d'émission

ANNEXE II – Modifications de la directive [XXXX/XX/CE]

ANNEXE I – Limites d'émission

Tableau 1: Limites d'émission Euro 5

		Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites											
			Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures (1) (HC)		Masse d'oxydes d'azote (NO_x)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote ($HC + NO_x$)		Masse de particules (PM)		Nombre de particules(1) (PM)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		$L_2 + L_3$ (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_5 (#/km)	
Catégorie	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI(2)	CI	PI	CI
M	—	Tous	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
N_1	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5,0	5,0		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression
(1) Une norme numérique doit être définie ultérieurement.
(2) Les normes sur la masse des particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe qui fonctionnent en tout ou partie en mélange pauvre.

Table 2 – Limite d'émission pour l'essai des émissions par évaporation

Masse des émissions par évaporation (g/essai)
2

Tableau 3 – Limite d'émission pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures au tuyau arrière d'échappement après un essai de démarrage à froid

Température d'essai 266 K (– 7 °C)			
Catégorie de véhicules	Classe	Masse de monoxyde de carbone (CO) L_1 (g/km)	Masse d'hydrocarbures (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2

ANNEXE II: Modifications de la directive [XXXX/XX/CE]

La directive [XXXX/XX/CE] est modifiée comme suit:

1. À l'annexe IV, partie I, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Applicabilité									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Émissions	[…./…/CE]	L .., …, p. ..	X	X	X	X	X	X				

2. À l'annexe IV, partie I, appendice 1, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M_1
2.	Émissions	[…./…/CE]	L .., …, p. ..	A

3. À l'annexe VI, appendice 1, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Objet	Référence de l'acte réglementaire	Modifié par	Applicable aux variantes
2. Émissions	[…./…/CE]		

4. À l'annexe XI, appendice 1, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
2	Émissions	[…./…/CE]	Q	G+Q	G+Q	G+Q

5. À l'annexe XI, appendice 2, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Émissions	[…./…/CE]	A	A	A	A	A	A				

6. À l'annexe XI, appendice 3, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Émissions	[…../…/CE]	Q	Q	Q	Q	Q				

7. À l'annexe XI, appendice 4, le point 2 du tableau est remplacé par le texte suivant:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Grue mobile de la catégorie N3
2	Émissions	[…./…/CE]	X