

## RÈGLEMENT (UE) N° 171/2013 DE LA COMMISSION

du 26 février 2013

**modifiant les annexes I et IX et remplaçant l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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), et modifiant les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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) <sup>(1)</sup>, et notamment son article 39, paragraphe 2,

vu le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules <sup>(2)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 3, son article 5, paragraphe 4, son article 6, paragraphe 2, et son article 12,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers <sup>(3)</sup> prévoit que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes est examinée aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque

constructeur. Des règles détaillées concernant l'approbation et la certification de technologies innovantes sont définies dans le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>.

(2) L'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009 prévoit que la Commission réexamine la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes.

(3) Afin d'assurer une surveillance efficace des réductions spécifiques des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers, les véhicules équipés d'éco-innovations devraient être certifiés dans le cadre de la réception par type d'un véhicule et, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011, les réductions doivent être spécifiées séparément, tant dans la documentation de réception par type que dans le certificat de conformité prévus par la directive 2007/46/CE.

(4) Par conséquent, il y a lieu de modifier les documents utilisés dans la procédure de réception, afin de refléter adéquatement les informations relatives aux éco-innovations.

(5) La modification des documents utilisés pour la réception vise, d'une part, à fournir aux autorités compétentes en matière de réception les données pertinentes pour certifier les véhicules équipés d'éco-innovations et, d'autre

<sup>(1)</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 194 du 26.7.2011, p. 19.

part, à intégrer les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues grâce aux éco-innovations dans les informations représentatives d'un type, d'une variante ou d'une version spécifique d'un véhicule.

- (6) Il convient d'adapter l'annexe VIII de la directive 2007/46/CE afin d'inclure les informations pertinentes concernant les résultats des essais, comme prévu dans la législation applicable aux émissions de polluants par les véhicules utilitaires légers et lourds.
- (7) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 2007/46/CE et le règlement (CE) n° 692/2008.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

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

*Article 2*

L'annexe VIII de la directive 2007/46/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

*Article 3*

Les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 sont modifiées conformément à l'annexe III du présent règlement.

*Article 4*

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 26 février 2013.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

## ANNEXE I

Les annexes I et IX de la directive 2007/46/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 et 3.5.3.3 suivants sont ajoutés:

«3.5.3. Véhicule équipé d'une éco-innovation au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011: oui/non <sup>(1)</sup>

3.5.3.1. Type/Variante/Version du véhicule de base tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 (le cas échéant)

3.5.3.2. Existence d'interactions entre différentes éco-innovations: oui/non <sup>(1)</sup>

3.5.3.3. Données sur les émissions relatives à l'utilisation d'éco-innovations (reproduire le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans le cadre des essais) <sup>(w1)</sup>

Décision homologuant l'éco-innovation <sup>(w2)</sup>	Code de l'éco-innovation <sup>(w3)</sup>	1. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base dans le cycle d'essai de type 1 <sup>(w4)</sup>	4. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant dans le cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> [(1 - 2) - (3 - 4)]*5
xxxx/201x							
<b>Total des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(w5)</sup></b>							

b) dans les notes explicatives, les notes suivantes sont ajoutées:

«<sup>(w)</sup> Éco-innovations.

<sup>(w1)</sup> Agrandir le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

<sup>(w2)</sup> Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(w3)</sup> Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(w4)</sup> Si, avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception par type, une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai de type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.

<sup>(w5)</sup> Somme des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> de chaque éco-innovation.»

2) L'annexe IX est modifiée comme suit:

a) dans la partie I, modèle B – page 2 – Véhicules de catégorie M<sub>1</sub> (véhicules complets et complétés), les entrées 49.3, 49.3.1 et 49.3.2 suivantes sont insérées:

«49.3. Véhicule équipé d'éco-innovation(s): oui/non <sup>(1)</sup>

49.3.1. Code général de la ou des éco-innovations <sup>(P1)</sup>

49.3.2. Total des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> obtenues grâce à la ou aux éco-innovations <sup>(P2)</sup> (reproduire pour chaque carburant de référence testé);

b) les notes explicatives suivantes sont ajoutées dans les notes explicatives relatives à l'annexe IX:

«<sup>(P)</sup> Éco-innovations.

(<sup>P1</sup>) Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés entre eux par un espace:

- code de l'autorité compétente en matière de réception tel qu'il est défini à l'annexe VII de la présente directive,
- code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation de la Commission.

(Ainsi, le code général de trois éco-innovations homologuées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et montées sur un véhicule certifié par l'autorité allemande compétente en matière de réception par type devrait être: "e1 10 15 16".)

(<sup>P2</sup>) Somme des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> de chaque éco-innovation.»

---

## ANNEXE II

## «ANNEXE VIII

**Résultats des essais**

(À remplir par les autorités compétentes en matière de réception CE par type et à annexer à la fiche de réception du véhicule)

Dans tous les cas, il doit être indiqué clairement à quelle version et à quelle variante l'information s'applique. Pour chaque version, il ne peut y avoir qu'un seul résultat. Il est toutefois possible de combiner pour chaque version plusieurs résultats correspondant à la situation la moins avantageuse. Dans ce cas, une note indiquera que, pour les éléments accompagnés du signe (\*), seuls les résultats les plus défavorables sont indiqués.

## 1. Résultats des essais de niveau sonore

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception. Dans le cas d'un acte réglementaire comprenant deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

Variante/Version:	...	...	...
En mouvement (dB(A)/E):	...	...	...
À l'arrêt (dB(A)/E):	...	...	...
À (tours/mn):	...	...	...

## 2. Résultats des essais d'émission de gaz d'échappement

## 2.1. Émissions provenant des véhicules à moteur testés selon la procédure d'essai pour véhicules utilitaires légers

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

Carburant(s) <sup>(a)</sup> ..... (gazole, essence, GPL, GN, ...bi-carburant: essence/GN, GPL..., carburant modulable: essence/éthanol, GN/GN-H2...)

2.1.1. Essai de type 1 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (émissions du véhicule pendant le cycle d'essai après un démarrage à froid)

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masse de particules (PM) (mg/km)	...	...	...
Nombre de particules (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.1.2. Essai de type 2 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (données sur les émissions à fournir au moment de la réception par type à des fins de contrôle technique)

Type 2, essai en régime inférieur de ralenti:

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Régime du moteur (tours/mn)	...	...	...
Température de l'huile moteur (°C)	...	...	...

Type 2, essai en régime supérieur de ralenti:

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur lambda	...	...	...
Régime du moteur (tours/mn)	...	...	...
Température de l'huile moteur (°C)	...	...	...

2.1.3. Essai de type 3 (émissions de gaz de carter): .....

2.1.4. Essai de type 4 (émissions par évaporation): ...g/essai

2.1.5. Essai de type 5 (durabilité des dispositifs de contrôle antipollution):

— distance parcourue (km) (par exemple: 160 000 km):.....

— facteur de détérioration DF: calculé/fixe (²)

— valeurs:

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masse de particules (PM) (mg/km)	...	...	...
Nombre de particules (P) (#/km) (¹)	...	...	...

2.1.6. Essai de type 6 (émissions moyennes à températures ambiantes basses):

Variante/Version:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. OBD: oui/non (²)

2.2. Émissions provenant des moteurs testés selon la procédure d'essai pour véhicules lourds.

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:...

Carburant(s) (⁴) ..... (gazole, essence, GPL, GN, éthanol...):

2.2.1. Résultats de l'essai ESC (¹) (⁵) (⁶)

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...

NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Masse de particules (mg/kWh)	...	...	...
Nombre de particules (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.2. Résultats de l'essai ELR <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Valeur des fumées:...m <sup>-1</sup>	...	...	...

2.2.3. Résultats de l'essai ETC <sup>(9)</sup> <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
CH <sub>4</sub> (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Masse de particules (mg/kWh)	...	...	...
Nombre de particules (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.4. Essai en régime de ralenti <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur Lambda <sup>(1)</sup>	...	...	...
Régime du moteur (tours/mn)	...	...	...
Température de l'huile moteur (°C)	...	...	...

## 2.3. Fumées des moteurs diesel

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire prévoit deux étapes de mise en œuvre ou plus, indiquer également l'étape de mise en œuvre:

## 2.3.1. Résultats de l'essai en accélération libre

Variante/Version:	...	...	...
Valeur corrigée du coefficient d'absorption (m <sup>-1</sup> )	...	...	...
Régime normal de ralenti	...	...	...
Régime maximal de ralenti	...	...	...
Température de l'huile (min./max.)	...	...	...

3. Résultats des essais d'émissions de CO<sub>2</sub>, de consommation de carburant/d'énergie électrique et d'autonomie en mode électrique

Numéro de l'acte réglementaire de base et du dernier acte réglementaire modificatif applicable à la réception:

3.1. Véhicules à moteur à combustion interne, y compris les véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur (NOVC) <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (conditions urbaines) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (conditions extra-urbaines) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (conditions mixtes) (g/km)	...	...	...
Consommation de carburant (conditions urbaines) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consommation de carburant (conditions extra-urbaines) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consommation de carburant (conditions mixtes) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...

3.2. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (OVC) <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (condition A, mixte) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (condition B, mixte) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO <sub>2</sub> (pondérées, mixte) (g/km)	...	...	...
Consommation de carburant (condition A, mixte) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consommation de carburant (condition B, mixte) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consommation de carburant (pondérée, mixte) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (condition A, mixte) (Wh/km)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (condition B, mixte) (Wh/km)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (pondérée et mixte) (Wh/km)	...	...	...
Autonomie en mode électrique pur (km)	...	...	...

3.3. Véhicules électriques purs <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	...	...	...
Autonomie (km)	...	...	...



3.4. Véhicules fonctionnant au moyen d'une pile à hydrogène <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Consommation de carburant (kg/100 km)	...	...	...

4. Résultats des essais sur les véhicules équipés d'éco-innovation(s) <sup>(h1)</sup> <sup>(h2)</sup> <sup>(h3)</sup>

Variante/Version ...

Décision homologuant l'éco-innovation <sup>(h4)</sup>	Code de l'éco-innovation <sup>(h5)</sup>	1. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base dans le cycle d'essai de type 1 <sup>(h6)</sup>	4. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant dans le cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
Total des réductions d'émissions de CO <sub>2</sub> (g/km) <sup>(h7)</sup>							...

4.1. Code général de la ou des éco-innovations <sup>(h8)</sup>

## Notes explicatives

<sup>(1)</sup> Le cas échéant.<sup>(2)</sup> Biffer les mentions inutiles.<sup>(a)</sup> Lorsque des restrictions concernant le carburant sont applicables, elles doivent être indiquées (par exemple, dans le cas du gaz naturel, la gamme des gaz L ou celle des gaz H).<sup>(b)</sup> Pour les véhicules à bicarburant, le tableau doit être reproduit pour chaque carburant.<sup>(c)</sup> Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai doit être réalisé avec les deux carburants, selon le schéma I.2.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane, qu'ils soient à bicarburant ou à monocarburant, le tableau doit être reproduit pour les différents gaz de référence utilisés dans l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les résultats les plus défavorables obtenus. Le cas échéant, conformément aux sections 1.1.2.4 et 1.1.2.5 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, il doit être indiqué si les résultats sont mesurés ou calculés.<sup>(d)</sup> Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.<sup>(e)</sup> Pour Euro VI, ESC s'entend comme WHSC et ETC comme WHTC.<sup>(f)</sup> Pour Euro VI, si des moteurs à GNC et à GPL sont testés avec différents carburants de référence, le tableau doit être reproduit pour chaque carburant de référence testé.<sup>(g)</sup> L'unité "l/100 km" est remplacée par "m<sup>3</sup>/100 km" pour les véhicules fonctionnant au GN et au GN-H2, et par "kg/100 km" pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.<sup>(h)</sup> Éco-innovations.<sup>(h1)</sup> Reproduire le tableau pour chaque variante/version.<sup>(h2)</sup> Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.<sup>(h3)</sup> Agrandir le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.<sup>(h4)</sup> Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.<sup>(h5)</sup> Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.<sup>(h6)</sup> Si une méthodologie de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai de type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.<sup>(h7)</sup> Somme des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> de chaque éco-innovation.<sup>(h8)</sup> (Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés entre eux par un espace: — code de l'autorité compétente en matière de réception tel qu'il est défini à l'annexe VII de la présente directive, — code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation de la Commission.

Ainsi, le code général de trois éco-innovations homologuées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et montées sur un véhicule certifié par l'autorité allemande compétente en matière de réception par type devrait être: "e1 10 15 16".)

## ANNEXE III

Les annexes I et XII du règlement (CE) n° 692/2008 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 4.3.5, 4.3.5.1 et 4.3.5.2 suivants sont insérés:

«4.3.5. Véhicule équipé d'éco-innovations

4.3.5.1. Dans le cas d'un type de véhicule équipé d'une ou plusieurs éco-innovations, au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011, la conformité de la production est démontrée, en ce qui concerne les éco-innovations, en réalisant les essais prévus par la ou les décisions de la Commission homologuant la ou les éco-innovations en question.

4.3.5.2. Les points 4.3.1, 4.3.2 et 4.3.4 sont applicables.»

b) à l'appendice 3, les points 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 et 3.5.3.3 suivants sont insérés:

«3.5.3. Véhicule équipé d'une éco-innovation au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 et du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011: oui/non (\*)

3.5.3.1. Type/Variante/Version du véhicule de base tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 (\*\*)

3.5.3.2. Interactions existant entre différentes éco-innovations: oui/non (\*)

3.5.3.3. Données sur les émissions relatives à l'utilisation d'éco-innovations (\*\*\*) (\*\*\*\*)

Décision homologuant l'éco-innovation <sup>(1)</sup>	Code de l'éco-innovation <sup>(2)</sup>	1. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base dans le cycle d'essai de type 1 <sup>(3)</sup>	4. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant dans le cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x <sup>(1)</sup>							
<b>Total des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(2)</sup> Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(3)</sup> Si, avec l'accord de l'autorité compétente en matière de réception par type, une modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai de type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.

<sup>(4)</sup> Somme des réductions d'émissions de chaque éco-innovation.

(\*) Biffer les mentions inutiles.

(\*\*) Le cas échéant.

(\*\*\*) Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.

(\*\*\*\*) Grandir le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.»

c) l'addendum de l'appendice 4 est modifié comme suit:

i) au point 2.1, le tableau correspondant à l'essai de type 6 est remplacé par le tableau suivant:

«Type 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Valeur mesurée»		

ii) le point 2.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.1. Pour les véhicules à bicarburant, le tableau du type 1 doit être reproduit pour chaque carburant. Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai de type 1 doit être réalisé avec les deux carburants, selon le schéma I.2.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant

au GPL ou au GN/biométhane, qu'ils soient à monocarburation ou à bicarburation, le tableau doit être reproduit pour les différents gaz de référence utilisés dans l'essai et un tableau supplémentaire doit présenter les résultats les plus défavorables obtenus. Le cas échéant, conformément aux sections 1.1.2.4 et 1.1.2.5 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, il doit être indiqué si les résultats sont mesurés ou calculés.»

iii) les points 2.6 et 2.6.1 suivants sont insérés:

«2.6. Résultats des essais des éco-innovations (\*) (\*\*)

Décision homologuant l'éco-innovation <sup>(1)</sup>	Code de l'éco-innovation <sup>(2)</sup>	1. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule de base dans le cycle d'essai de type 1 <sup>(3)</sup>	4. Émissions de CO <sub>2</sub> du véhicule éco-innovant dans le cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Taux d'utilisation (TU), c'est-à-dire proportion de temps d'utilisation des technologies dans les conditions normales de fonctionnement	Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> $((1 - 2) - (3 - 4)) * 5$
xxxx/201x							
<b>Total des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> <sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Numéro de la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(2)</sup> Attribué dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation.

<sup>(3)</sup> Si une modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai de type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.

<sup>(4)</sup> Somme des réductions d'émissions de chaque éco-innovation.

2.6.1. Code général de la ou des éco-innovations (\*\*\*)

(\*) Reproduire le tableau pour chaque carburant de référence testé.

(\*\*) Agrandir le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

(\*\*\*) Le code général de la ou des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés entre eux par un espace:

— code de l'autorité compétente en matière de réception par type tel qu'il est défini à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE;

— code individuel de chaque éco-innovation dont est équipé le véhicule, indiqué dans l'ordre chronologique des décisions d'homologation de la Commission.

Ainsi, le code général de trois éco-innovations homologuées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et montées sur un véhicule certifié par l'autorité allemande compétente en matière de réception par type devrait être: "e1 10 15 16".»

2) L'annexe XII est modifiée comme suit: Le point 4 suivant est ajouté:

«4. RÉCEPTION PAR TYPE DE VÉHICULES ÉQUIPÉS D'ÉCO-INNOVATIONS

4.1. Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011, un constructeur souhaitant bénéficier d'une réduction de ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, en raison des réductions obtenues grâce à une ou plusieurs éco-innovations montées sur un véhicule, présente à une autorité compétente en matière de réception une demande de fiche de réception CE par type pour le véhicule équipé de la ou des éco-innovations.

4.2. Les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule équipé d'éco-innovations sont déterminées, aux fins de la réception par type, en utilisant la procédure et la méthodologie d'essai spécifiées dans la décision de la Commission homologuant l'éco-innovation, conformément à l'article 10 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011.

4.3. La réalisation des essais nécessaires pour déterminer les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> obtenues grâce aux éco-innovations doit s'entendre sans préjudice de la démonstration de la conformité des éco-innovations aux prescriptions techniques énoncées dans la directive 2007/46/CE, le cas échéant.

4.4. La réception par type n'est pas accordée si le véhicule éco-innovant ne présente pas une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 1 g/km par rapport au véhicule de base, tel qu'il est défini à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011.»