

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 195/2013 DE LA COMMISSION

du 7 mars 2013

modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des véhicules particuliers et utilitaires légers

(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° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 4, son article 5, paragraphe 3, et son article 8,

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 2,

considérant ce qui suit:

(1) Par le règlement (UE) n° 171/2013 ⁽³⁾, la Commission a modifié la directive 2007/46/CE et 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 ⁽⁴⁾ en ce qui concerne les technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des véhicules particuliers et utilitaires légers. Ledit règlement a modifié les modèles des documents pertinents utilisés dans le processus de réception par type. Par conséquent, il est nécessaire d'accorder aux États membres une période adéquate pour adapter les

formulaire correspondants. Pour des raisons de certitude juridique et de clarté, il convient de remplacer le règlement (UE) n° 171/2013.

- (2) Le règlement (CE) n° 715/2007 établit des prescriptions techniques communes pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange en ce qui concerne leurs émissions et énonce des règles relatives à la conformité en service, à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, aux systèmes (OBD) de diagnostic embarqués, à la mesure de la consommation de carburant et à l'accessibilité aux informations pour la réparation et l'entretien des véhicules.
- (3) Le règlement (CE) n° 692/2008 définit les dispositions administratives pour vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions concernant les émissions de CO₂ et les exigences pour la mesure des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant de ces véhicules.
- (4) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ établit des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission ⁽⁶⁾ établit une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des dites voitures particulières neuves.
- (5) Afin de tenir compte, pour le calcul des cibles spécifiques d'émissions de CO₂ de chaque constructeur conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009, des émissions de CO₂ épargnées grâce à l'utilisation de technologies innovantes et d'assurer un contrôle efficace des économies spécifiques pour des véhicules individuels, les véhicules pourvus d'éco-innovations devraient être certifiés dans le cadre de la réception par type d'un véhicule et les économies totales devraient être consignées sur le certificat de conformité.

⁽¹⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 55 du 27.2.2013, p. 9.

⁽⁴⁾ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 194 du 26.7.2011, p. 19.

- (6) À cette fin, il est nécessaire de fournir aux autorités compétentes en matière de réception des données adéquates pour certifier les véhicules dotés d'éco-innovations et d'intégrer les économies de CO₂ réalisées grâce aux éco-innovations dans les informations représentatives d'un type, d'une variante ou d'une version d'un véhicule.
- (7) Il est dès lors nécessaire de modifier les modèles des documents pertinents utilisés dans le processus de réception par type.
- (8) Le règlement (CE) n° 715/2007 et 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/CE ⁽¹⁾ a introduit de nouvelles prescriptions en ce qui concerne l'information sur les essais en matière d'émissions de polluants. Les renseignements nécessaires doivent dès lors être intégrés au système mis en place par la directive 2007/46/CE.
- (9) La directive 2007/46/CE et le règlement (CE) n° 692/2008 doivent dès lors être modifiés en conséquence.
- (10) Les mesures faisant l'objet du présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les annexes I et IX de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.
2. L'annexe VIII de la directive 2007/46/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

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

Article 3

Le règlement (UE) n° 171/2013 est abrogé.

Article 4

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

Il s'applique à compter du 1^{er} juillet 2013.

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

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

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 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 et 3.5.6.3 suivants sont insérés:

«3.5.6. Véhicule pourvu d'éco-innovations au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) et du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission (**): oui/non ⁽¹⁾

3.5.6.1. Type/Variante/Version du véhicule de base visé à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 (le cas échéant):

3.5.6.2. Existence d'interactions entre différentes éco-innovations: oui/non ⁽¹⁾

3.5.6.3. Données relatives aux émissions en rapport avec l'utilisation d'éco-innovations (répéter le tableau pour chaque carburant de référence testé) ^(w1)

Décision approuvant l'éco-innovation ^(w2)	Code de l'éco-innovation ^(w3)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base lors du cycle d'essai de type 1 ^(w4)	4. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Facteur d'utilisation (UF), c'est-à-dire la part du temps d'utilisation de la technologie dans des conditions de fonctionnement normales	Émissions de CO ₂ épargnées [(1 - 2) - (3 - 4)]*5
xxxx/201x							
Émissions de CO₂ épargnées au total (g/km) ^(w5)							

(*) JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.
 (**) JO L 194 du 26.7.2011, p. 19.»

b) les notes explicatives suivantes sont ajoutées:

«^(w) Éco-innovations.

^(w1) Allonger le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.

^(w2) Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

^(w3) Assigné dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

^(w4) 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 donnée par la méthodologie de modélisation.

^(w5) Somme des émissions de CO₂ épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.»

2) L'annexe IX est modifiée comme suit:

a) les points 3, 3.1 et 3.2 suivants sont insérés au point 49 de la partie I, page 2 – Véhicules de catégorie M1 (véhicules complets et complétés) du modèle de certificat de conformité CE:

«3. Véhicule pourvu d'éco-innovations: oui/non ⁽¹⁾

3.1. Code général de la ou des éco-innovations ^(P1):

3.2. Émissions de CO₂ totales épargnées grâce à la ou aux éco-innovations ^(P2) (répéter pour chaque carburant de référence testé): »

b) les notes explicatives suivantes sont ajoutées dans les «notes explicatives se rapportant à l'annexe IX»:

«^(P) Éco-innovations.

^(P1) Le code général des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés par un espace:

- code de l'autorité compétente en matière de réception tel qu'indiqué à l'annexe VII,
- code individuel de chacune des éco-innovations dont le véhicule est pourvu, indiquées dans l'ordre chronologique des décisions de la Commission les approuvant.

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

^(P2) Somme des émissions de CO₂ épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.»

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. Lorsqu'un acte réglementaire prévoit deux étapes ou plus, préciser également l'étape:

Variante/Version:	...	...	...
En mouvement (dB(A)/E):	...	...	...
À l'arrêt (dB(A)/E):	...	...	...
À (min ⁻¹):	...	...	...

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 légers

Indiquer le dernier acte réglementaire modificatif applicable pour la réception. Lorsque l'acte réglementaire prévoit deux étapes ou plus, préciser également l'étape:

Carburant(s) ^(a) (diesel, essence, GPL, GN, bi-carburant: essence/GN, GPL, carburant modulable: essence/éthanol, GN, H2GN...)

2.1.1. Essai de type 1 ^(b) ^(c) (émissions du véhicule au cours du cycle d'essai après un démarrage à froid)

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

2.1.2. Essai de type 2 ^(b) ^(c) (données d'émissions requises à la réception par type pour le contrôle technique)

Type 2, essai en régime inférieur de ralenti:

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...

Régime du moteur (min^{-1})	...	...	...
Température de l'huile moteur ($^{\circ}\text{C}$)	...	...	...

Type 2, essai en régime supérieur de ralenti:

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur Lambda	...	...	...
Régime du moteur (min^{-1})	...	...	...
Température de l'huile moteur ($^{\circ}\text{C}$)	...	...	...

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 (?)

— Valeurs:

Variante/Version:	...	...	...
CO	...	...	...
THC	...	...	...
NMHC	...	...	...
NO_x	...	...	...
THC + NO_x	...	...	...
Masse de particules (PM)	...	...	...
Nombre de particules (P) ⁽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. 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 ou plus, préciser également l'étape:

Carburant(s) ⁽⁴⁾ (diesel, essence, GPL, GN, éthanol...)

2.2.1. Résultats de l'essai ESC ⁽¹⁾ ^(f)

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Masse PM (mg/kWh)	...	...	...
Nombre PM (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.2. Résultat de l'essai ELR ⁽¹⁾

Variante/Version:	...	...	...
Valeur des fumées: ...m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Résultat de l'essai ETC ^(e) ^(f)

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) ⁽¹⁾
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Masse PM (mg/kWh)	...	...	...
Nombre PM (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.4. Essai de ralenti ⁽¹⁾

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valeur Lambda ⁽¹⁾
Régime du moteur (min ⁻¹)	...	...	...
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 ou plus, préciser également l'étape:

2.3.1. Résultats de l'essai en accélération libre

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

3. Résultats des essais d'émissions de CO₂, 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 pour la réception:

3.1. Moteurs à combustion interne, y compris les véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur (NOVC) (1) (4)

Variante/Version:	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (conditions urbaines (g/km))	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (conditions extra-urbaines (g/km))	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (combinées) (g/km)	...	...	...
Consommation de carburant (conditions urbaines) (l/100 km) (8)	...	...	...
Consommation de carburant (conditions extra-urbaines) (l/100 km) (8)	...	...	...
Consommation de carburant (combinée) (l/100 km) (8)	...	...	...

3.2. Véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur (OVC) (1)

Variante/Version:	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (Condition A, combinées) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (Condition B, combinées) (g/km)	...	...	...
Émissions massiques de CO ₂ (pondérées, combinées) (g/km)	...	...	...
Consommation de carburant (Condition A, combinée) (l/100 km) (8)	...	...	...
Consommation de carburant (Condition B, combinée) (l/100 km) (8)	...	...	...
Consommation de carburant (pondérée, combinée) (l/100 km) (8)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (Condition A, combinée) (Wh/km)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (Condition B, combinée) (Wh/km)	...	...	...
Consommation d'énergie électrique (pondérée et combinée) (Wh/km)	...	...	...
Autonomie en mode électrique (km)	...	...	...

3.3. Véhicules électriques purs (1)

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

3.4. Véhicules fonctionnant au moyen d'une pile à hydrogène ⁽¹⁾

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

4. Résultats des essais pour les véhicules pourvus d'éco-innovations ^(h1) ^(h2) ^(h3)

Variante/Version ...

Décision approuvant l'éco-innovation ^(h4)	Code de l'éco-innovation ^(h5)	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base lors du cycle d'essai de type 1 ^(h6)	4. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Facteur d'utilisation (UF), c'est-à-dire la part du temps d'utilisation de la technologie dans des conditions de fonctionnement normales	Émissions de CO ₂ épargnées ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x
...
...
Total des émissions de CO ₂ épargnées (g/km) ^(h7)							...

4.1. Code général de la ou des éco-innovations ^(h8)

Notes explicatives

⁽¹⁾ Le cas échéant.⁽²⁾ Biffer ce qui ne convient pas.⁽³⁾ 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).^(b) Pour les véhicules bicarburants, le tableau doit être répété pour les deux carburants.^(c) Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai doit être réalisé avec les deux carburants, selon la figure I.2.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane, que ce soit en bicarburant ou en monocarburant, le tableau doit être répété 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 convient d'indiquer si les résultats sont mesurés ou calculés.^(d) Répéter le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.^(e) Pour Euro VI, ESC s'entend comme WHSC et ETC comme WHTC.^(f) Pour Euro VI, si des moteurs fonctionnant au GNC ou au GPL sont testés avec des carburants de référence différents, le tableau doit être reproduit pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.^(g) L'unité "l/100 km" est remplacée par "m³/100 km" pour les véhicules fonctionnant au GN et au H2GN, et par "kg/100 km" pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.^(h1) Éco-innovations.^(h1) Répéter le tableau pour chaque variante/version.^(h2) Répéter le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.^(h3) Allonger le tableau si nécessaire, en utilisant une ligne supplémentaire par éco-innovation.^(h4) Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.^(h5) Assigné dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.^(h6) Si une méthode de modélisation est appliquée au lieu du cycle d'essai de type 1, cette valeur doit être celle fournie par la méthodologie de modélisation.^(h7) Somme des émissions de CO₂ épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.^(h8) Le code général des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés par un espace:

— code de l'autorité compétente en matière de réception tel qu'indiqué à l'annexe VII,

— code individuel de chacune des éco-innovations dont le véhicule est pourvu, indiquées dans l'ordre chronologique des décisions de la Commission les approuvant.

(Par exemple, le code général de trois éco-innovations réceptionnées chronologiquement comme 10, 15 et 16 et montées sur un véhicule certifié par l'autorité allemande compétente en matière de réception par type serait: "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 pourvu d'éco-innovations

4.3.5.1. Dans le cas d'un véhicule pourvu d'une ou plusieurs éco-innovations, au sens de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) et du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission (**), la conformité de la production est démontrée, en ce qui concerne les éco-innovations, en effectuant les essais indiqués dans la ou les décisions de la Commission approuvant la ou les éco-innovations en question.

4.3.5.2. Les points 4.3.1, 4.3.2 et 4.3.4 s'appliquent.

(*) JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.
 (**) JO L 194 du 26.7.2011, p. 19.»

b) à l'appendice 3, les points 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 et 3.5.6.3 suivants sont insérés:

«3.5.6. Véhicule pourvu 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 (*)

3.5.6.1. Type/Variante/Version du véhicule de base visé à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 (**):

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

3.5.6.3. Données relatives aux émissions en rapport avec l'utilisation d'éco-innovations (***) (****)

Décision approuvant l'éco-innovation ⁽¹⁾	Code de l'éco-innovation ⁽²⁾	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base lors du cycle d'essai de type 1 ⁽³⁾	4. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Facteur d'utilisation (UF), c'est-à-dire la part du temps d'utilisation de la technologie dans des conditions de fonctionnement normales	Émissions de CO ₂ épargnées ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x ⁽¹⁾							
Émissions de CO₂ épargnées au total (g/km) ⁽⁴⁾							

(1) Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.
 (2) Assigné dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.
 (3) 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 donnée par la méthodologie de modélisation.
 (4) Somme des émissions épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.

(*) Biffer ce qui ne convient pas.
 (**) Le cas échéant.
 (***) Répéter le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.
 (****) Allonger 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 bicarburants, le tableau du type 1 doit être répété pour les deux carburants. Pour les véhicules à carburant modulable, lorsque l'essai du type 1 doit être réalisé avec les deux carburants, selon la figure I.2.4 de l'annexe I du règlement (CE) n° 692/2008, et pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GN/biométhane, que ce soit en monocarburant ou en bicarburant, le tableau doit être répété 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 convient d'indiquer 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 approuvant l'éco-innovation ⁽¹⁾	Code de l'éco-innovation ⁽²⁾	1. Émissions de CO ₂ du véhicule de base (g/km)	2. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant (g/km)	3. Émissions de CO ₂ du véhicule de base lors du cycle d'essai de type 1 ⁽³⁾	4. Émissions de CO ₂ du véhicule éco-innovant lors du cycle d'essai de type 1 (= 3.5.1.3)	5. Facteur d'utilisation (UF), c'est-à-dire la part du temps d'utilisation de la technologie dans des conditions de fonctionnement normales	Émissions de CO ₂ épargnées ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
Émissions de CO₂ épargnées au total (g/km) ⁽⁴⁾							

⁽¹⁾ Numéro de la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

⁽²⁾ Assigné dans la décision de la Commission approuvant l'éco-innovation.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Somme des émissions épargnées pour chaque éco-innovation individuelle.

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

(*) Répéter le tableau pour chaque carburant de référence utilisé dans l'essai.

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

(***) Le code général des éco-innovations se compose des éléments suivants, séparés par un espace:

— code de l'autorité compétente en matière de réception par type indiqué à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE,

— code individuel de chacune des éco-innovations dont le véhicule est pourvu, indiquées dans l'ordre chronologique des décisions de la Commission les approuvant.

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

2) À l'annexe XII, les points 4, 4.1, 4.2, 4.3 et 4.4 suivants sont ajoutés:

«4. RÉCEPTION PAR TYPE DE VÉHICULES POURVUS 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 moyennes spécifiques de CO₂, en raison des économies réalisées grâce à une ou plusieurs éco-innovations dont un véhicule est pourvu, demande à l'autorité compétente en matière de réception une fiche de réception CE par type du véhicule pourvu de l'éco-innovation.

4.2. Les émissions de CO₂ épargnées par le véhicule pourvu d'une éco-innovation sont déterminées, aux fins de la réception par type, au moyen de la procédure et de la méthodologie d'essai spécifiées dans la décision de la Commission approuvant 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 émissions de CO₂ épargnées grâce aux éco-innovations est envisagée 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 pourvu de l'éco-innovation ne présente pas une réduction minimale des émissions de 1 g CO₂/km par rapport au véhicule de base visé à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011.»
-