

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****(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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 80/1268/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative aux émissions de dioxyde de carbone et à la consommation de carburant des véhicules à moteur ⁽⁴⁾ est une des directives particulières dans le cadre de la procédure de réception instituée par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁵⁾.
- (2) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les politiques et mesures proposées par l'Union européenne pour réduire les émissions de gaz à effet de serre: vers un programme européen sur le changement climatique (PECC), propose une stratégie de mise en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment par des mesures dans le secteur des transports. Le livre vert «Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique» en appelle de même à des efforts visant à réduire la consommation de carburant des véhicules à moteur.
- (3) Conformément à la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des voitures particulières décrite dans la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen «Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant», la méthodologie de mesure harmonisée instituée par la directive 80/1268/CEE a été utilisée comme instrument de base. En vue de permettre des mesures de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ dans le secteur des véhi-

cules utilitaires légers, il est nécessaire d'étendre le champ d'application de cette directive aux véhicules de catégorie N₁.

- (4) Conformément à la décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs ⁽⁶⁾, la Commission a réalisé une étude afin d'examiner les possibilités et les implications d'une procédure harmonisée pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules de la catégorie N₁. À cet égard, il est considéré comme techniquement acceptable et plus efficace en termes de coût d'appliquer également pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ de cette catégorie de véhicules les essais de mesure des émissions prévus par 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 ⁽⁷⁾.
- (5) De nombreux petits constructeurs achètent auprès de fournisseurs des moteurs ayant fait l'objet d'une réception en ce qui concerne les émissions conformément à la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules ⁽⁸⁾. Un nombre considérable de ces constructeurs ne disposent pas de l'infrastructure ni de l'expertise nécessaires pour mesurer les émissions des gaz d'échappement ou de CO₂. Il convient dès lors de prévoir une exemption pour les petits constructeurs, car les frais additionnels qu'engendrerait pour eux l'obligation de se conformer à la présente directive seraient disproportionnés.
- (6) Ces mesures ont également une incidence sur les annexes de la directive 70/156/CEE.
- (7) Il y a lieu de modifier les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE en conséquence,

⁽¹⁾ JO C 51 E du 26.2.2002, p. 317.

⁽²⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 6.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 24 septembre 2002 (JO C 273 E du 14.11.2003, p. 22), position commune du Conseil du 9 octobre 2003 (JO C 305 E du 16.12.2003, p. 1) et position du Parlement européen du 16 décembre 2003 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 36. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/100/CE de la Commission (JO L 334 du 28.12.1999, p. 36).

⁽⁵⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2003 de la Commission (JO L 122 du 16.5.2003, p. 36).

⁽⁶⁾ JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/76/CE de la Commission (JO L 206 du 15.8.2003, p. 29).

⁽⁸⁾ JO L 36 du 9.2.1988, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/27/CE de la Commission (JO L 107 du 18.4.2001, p. 10).

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

a) À l'annexe IV, partie I, la ligne 39 est remplacée par le texte suivant:

Objet	Numéro de la directive	Renvoi au Journal officiel	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«39. Émissions de CO ₂ /consommation de carburant	80/1268/CEE	L 375 du 31.12.1980, p. 36	X			X»						

b) À l'annexe IX, partie I, page 2, le point suivant est ajouté au certificat de conformité CE pour les véhicules complets ou complétés des catégories N₁, N₂ et N₃:

«46.2. Émissions de CO₂/consommation de carburant ⁽¹⁾ (N₁ uniquement)

Numéro de la directive de base et de la dernière directive modificative applicable à la réception CE:

	Émissions de CO ₂	Consommation de carburant
Conditions urbaines:	 g/km	 l/100 km ou, pour les carburants gazeux, m ³ /100 km ⁽¹⁾
Conditions extra-urbaines:	 g/km	 l/100 km ou, pour les carburants gazeux, m ³ /100 km ⁽¹⁾
Combinées:	 g/km	 l/100 km ou, pour les carburants gazeux, m ³ /100 km ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Répéter l'essai avec de l'essence et du carburant gazeux dans le cas d'un véhicule pouvant rouler aussi bien à l'essence qu'au carburant gazeux. Les véhicules dont le circuit d'essence n'est destiné à servir qu'en cas d'urgence ou au démarrage et dont le réservoir d'essence a une contenance inférieure ou égale à 15 litres seront considérés aux fins de l'essai comme des véhicules ne pouvant rouler qu'au carburant gazeux.»

Article 2

Les annexes I et II de la directive 80/1268/CEE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 3

Au plus tard le 19 février 2006, la Commission:

- présente une étude sur les possibilités d'obtenir des informations représentatives sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules fabriqués en plusieurs étapes complétés et des véhicules dont les émissions sont mesurées conformément à la directive 88/77/CEE afin de tenir compte du rapport «coût-efficacité» de ces mesures;
- présente une évaluation du concept de famille de véhicules introduit dans la présente directive;
- le cas échéant, présente au comité institué par l'article 13 de la directive 70/156/CEE des projets de mesures visant à adapter la présente directive au progrès technique.

Article 4

Lorsqu'un véhicule produit par un «carrossier» spécialisé correspond aux critères d'une des familles de véhicule du modèle de base du fabricant, le «carrossier» peut utiliser les données relatives au rendement énergétique et à la production de CO₂ fournies par ledit fabricant.

Article 5

1. À compter du 19 février 2005, pour les véhicules de catégorie N₁, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant l'émission de CO₂ ou la consommation de carburant:

- a) refuser d'accorder la réception CE ou la réception de portée nationale à un type de véhicule;
- b) interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules conformément à l'article 7 de la directive 70/156/CEE,

si les valeurs des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant ont été déterminées conformément aux prescriptions de la directive 80/1268/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

2. À compter du 1^{er} janvier 2005, pour les véhicules de catégorie N₁, classe I, et à compter du 1^{er} janvier 2007 pour les véhicules de catégorie N₁, classes II et III, les États membres:

- a) n'accordent plus la réception CE conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, et
- b) refusent d'accorder la réception de portée nationale, sauf au titre des dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE,

si les valeurs des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant n'ont pas été déterminées conformément aux prescriptions de la directive 80/1268/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

3. À compter du 1^{er} janvier 2006 pour les véhicules de catégorie N₁, classe I, et à compter du 1^{er} janvier 2008 pour les véhicules de catégorie N₁, classes II et III, les États membres:

- a) ne reconnaissent plus, aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, la validité des certificats de conformité dont sont munis les véhicules neufs conformément à ladite directive;
- b) refusent l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation des véhicules neufs qui ne sont pas munis d'un certificat de conformité valide conformément à la directive 70/156/CEE, sauf au titre des dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de ladite directive,

si les valeurs des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant n'ont pas été déterminées conformément aux prescriptions de la directive 80/1268/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

4. Pour les véhicules de catégorie N₁ fabriqués en plusieurs étapes, les dates visées aux paragraphes 2 et 3 sont reportées de douze mois.

5. Aux fins du présent article, on entend par:

- «véhicule de catégorie N₁, classe I», un véhicule de catégorie N₁ dont la masse de référence ne dépasse pas 1 305 kilogrammes,
- «véhicule catégorie N₁, classe II», un véhicule de catégorie N₁ dont la masse de référence est supérieure à 1 305 kilogrammes mais ne dépasse pas 1 760 kilogrammes,
- «véhicule catégorie N₁, classe III», un véhicule de catégorie N₁ dont la masse de référence est supérieure à 1 760 kilogrammes.

Article 6

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 19 février 2005. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 7

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 février 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

M. McDOWELL

ANNEXE

I. L'annexe I de la directive 80/1268/CEE est modifiée comme suit:

1) Le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. CHAMP D'APPLICATION

La présente directive s'applique à la mesure des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie M₁ et N₁.

Elle ne s'applique pas à un type de véhicule N₁ si les deux conditions suivantes sont réunies:

- le type de moteur équipant ce type de véhicule a fait l'objet d'une réception conformément à la directive 88/77/CEE, et
- la production mondiale totale de véhicules N₁ du fabricant est inférieure à 2 000 unités par an.»

2) Le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

- «2.3. Pour l'essai décrit au point 6, un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner doit être mis à disposition lorsque le service technique chargé des essais de réception effectue lui-même les essais. Pour les véhicules M₁ et les véhicules N₁, homologués en ce qui concerne leurs émissions conformément à la directive 70/220/CEE, durant l'essai, le service technique vérifie que le véhicule en question respecte les valeurs limites applicables à ce type de véhicule, telles que décrites dans la directive 70/220/CEE.»

3) Au point 6.1, le nouvel alinéa suivant est ajouté:

«Sur les véhicules qui n'atteignent pas l'accélération et la vitesse maximale indiquées pour le cycle d'essai, il faut appuyer à fond sur l'accélérateur jusqu'à ce qu'on rejoigne à nouveau la courbe indiquée. Les écarts par rapport au cycle d'essai doivent être consignés dans le rapport d'essai.»

4) Le point 11 est remplacé par le texte suivant:

«11. EXTENSION DE LA RÉCEPTION

11.1. La réception peut être étendue à des véhicules du même type ou d'un type différent au niveau des caractéristiques ci-après de l'annexe II lorsque les émissions de CO₂ mesurées par le service technique n'excèdent pas la valeur du type réceptionné de plus de 4 % pour les véhicules de catégorie M₁, et de plus de 6 % pour les véhicules de catégorie N₁:

- masse de référence,
- masse maximale autorisée,
- type de carrosserie:
catégorie M₁: berline, bicorps, break, coupé, cabriolet, véhicule polyvalent
catégorie N₁: camion, camionnette,
- démultiplications totales,
- équipement du moteur et accessoires.

11.2. Extension de la réception de véhicules de catégorie N₁ de la même famille:

11.2.1. Pour les véhicules de catégorie N₁ réceptionnés en tant que véhicules d'une famille conformément à la procédure définie à l'annexe I, point 12.2, la réception peut être étendue aux véhicules appartenant à la même famille uniquement si le service technique estime que la consommation de carburant du nouveau véhicule n'excède pas la consommation du véhicule sur lequel la valeur de consommation de carburant de la famille est basée.

La réception peut également être étendue aux véhicules:

- dont le poids est supérieur de 110 kilogrammes au maximum à celui du véhicule de la même famille qui a fait l'objet de l'essai, pour autant que leur poids ne dépasse pas de plus de 220 kilogrammes celui du véhicule le plus léger de la même famille, et
- dont le rapport total de transmission est inférieur à celui du véhicule de la même famille qui a fait l'objet de l'essai uniquement en raison de la modification de la taille des pneumatiques, et
- qui sont conformes à tous autres égards aux critères définissant la famille.

11.2.2. Pour les véhicules de catégorie N₁ réceptionnés en tant que véhicules d'une famille conformément à la procédure définie à l'annexe I, point 12.3, la réception peut être étendue aux véhicules appartenant à la même famille sans essais supplémentaires uniquement si le service technique estime que la consommation de carburant du nouveau véhicule n'est pas supérieure à celle du véhicule de la famille qui a la consommation la plus basse ni inférieure à celle du véhicule de la famille qui a la consommation la plus élevée.»

5) Le point suivant est ajouté:

«12. RÉCEPTION DE VÉHICULES DE CATÉGORIE N₁ PAR FAMILLE

Les véhicules de catégorie N₁ peuvent être réceptionnés par famille conformément au point 12.1 au moyen de l'une ou l'autre des méthodes décrites aux points 12.2 et 12.3.

12.1. Aux fins de la présente directive, les véhicules N₁ peuvent être regroupés au sein d'une famille si les paramètres ci-après sont identiques ou se situent dans les limites indiquées.

12.1.1. Les paramètres identiques sont les suivants:

- le fabricant et le type, définis à l'annexe II, section I, point 0.2,
- la capacité du moteur,
- le type de système de contrôle des émissions,
- le type de système d'alimentation en carburant, défini à l'annexe II, point 1.5.2.

12.1.2. Les paramètres visés ci-après doivent se situer dans les limites indiquées:

- la démultiplication totale (ne dépassant pas de plus de 8 % la plus faible) définie à l'annexe II, point 1.6.3,
- la masse de référence (non inférieure de plus de 220 kilogrammes à la masse la plus élevée),
- la surface du maître-couple (non inférieure de plus de 15 % à la surface la plus grande),
- la puissance (non inférieure de plus de 10 % à la valeur la plus élevée).

12.2. Une famille de véhicules telle que définie au point 12.1 peut être réceptionnée sur la base de valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant communes à tous les véhicules de la famille. Le service technique doit sélectionner, pour procéder aux essais, le véhicule de la famille dont il estime que l'émission de CO₂ est la plus importante. Les mesures sont effectuées conformément aux prescriptions du point 6, et les résultats obtenus selon la méthode visée au point 6.5 sont retenus comme valeurs de réception communes à tous les véhicules de la famille.

12.3. Les véhicules regroupés au sein d'une famille conformément au point 12.1 peuvent être réceptionnés avec des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant individuelles pour chacun des véhicules de la famille. Le service technique sélectionne, pour procéder aux essais, les deux véhicules dont il estime que les valeurs d'émission de CO₂ sont respectivement la plus basse et la plus élevée. Les mesures sont effectuées conformément aux prescriptions du point 6. Si les données du fabricant concernant ces deux véhicules se situent dans la marge de tolérance définie au point 6.5, les valeurs d'émission de CO₂ déclarées par le fabricant pour tous les véhicules de la famille peuvent être retenues comme valeurs de réception. Si les données du fabricant ne se situent pas dans la marge de tolérance, les résultats obtenus selon la méthode définie au point 6.5 sont retenus comme valeurs de réception, et le service technique sélectionne un nombre adéquat d'autres véhicules de la famille aux fins d'essais supplémentaires.»

II. L'annexe II de la directive 80/1268/CEE est modifiée comme suit:

1) Le texte figurant en haut de la page est modifié comme suit:

«Addendum à la fiche de réception CE n° ...

concernant la réception d'un type de véhicule ⁽⁶⁾ conformément à la directive 80/1268/CEE (émissions de CO₂ et consommation de carburant) modifiée en dernier lieu par la directive 2004/3/CE.»

2) La note de bas de page visée ci-après est ajoutée à l'addendum:

«⁽⁶⁾ En ce qui concerne les véhicules réceptionnés au sein d'une famille conformément à l'annexe I, point 12, le présent addendum doit être complété pour chaque véhicule de la famille.»

3) L'addendum est en outre modifié comme suit:

a) Le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Type de carrosserie:

1.3.1. M₁: berline, bicorps, break, coupé, cabriolet, véhicule polyvalent ⁽¹⁾

1.3.2. N₁: camion, camionnette.»

b) Le point 1.7 est remplacé par le texte suivant:

«1.7. Valeurs de réception».
