

RÈGLEMENT (UE) N° 459/2012 DE LA COMMISSION

du 29 mai 2012

modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6)

(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 5, paragraphe 3,

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) Le règlement (CE) n° 715/2007 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 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 ⁽³⁾ définissent des prescriptions techniques communes pour la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange en ce qui concerne leurs émissions et établissent des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD), la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

(2) Selon le règlement (CE) n° 715/2007, une norme relative au nombre de particules (PN) doit être définie en ce qui concerne les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé devant être réceptionnés conformément aux normes d'émission Euro 6.

(3) Les particules émises par les véhicules sont susceptibles de se déposer dans les alvéoles des poumons, ce qui peut entraîner l'apparition de maladies respiratoires et cardiovasculaires et, partant, une mortalité accrue. Il est donc dans l'intérêt public de bénéficier d'un niveau de protection élevé contre ces particules.

(4) C'est le protocole de mesure PMP (Particulate Measurement Programme), élaboré pour les moteurs diesel, qui est actuellement utilisé pour mesurer les émissions de particules des véhicules à allumage commandé. Certains éléments donnent toutefois à penser que les spectres de taille et les compositions chimiques des émissions de particules des véhicules à allumage commandé peuvent différer de ceux des véhicules diesel. Les spectres de taille et la composition chimique des émissions de particules, ainsi que l'efficacité de la technique de mesure actuellement utilisée pour contrôler la dangerosité des émissions de particules, doivent faire l'objet d'un examen continu. Une révision de ce protocole de mesure des émissions des véhicules à allumage commandé pourrait être nécessaire à l'avenir.

(5) Sur la base des connaissances actuelles, il apparaît que le niveau des émissions de particules par les moteurs à injection indirecte, qui injectent le carburant dans les collecteurs ou orifices d'admission plutôt que directement dans la chambre de combustion, est faible. Il paraît donc justifié de limiter pour l'instant l'action réglementaire aux véhicules équipés de moteurs à injection directe sans exclure de continuer à étudier et à surveiller le comportement des véhicules à allumage commandé en ce qui concerne l'émission de particules, notamment le spectre de taille et la composition chimique des particules émises ainsi que les émissions en conditions de conduite réelles, et la Commission devrait proposer, le cas échéant, de nouvelles mesures réglementaires, en tenant également compte de la future part de marché des moteurs PFI.

(6) Le règlement (CE) n° 692/2008 a fixé à 6×10^{11} #/km la limite du nombre de particules pouvant être émises par les moteurs diesel Euro 6. En vertu du principe de législation neutre sur le plan technologique, une limite d'émission Euro 6 pour les véhicules à allumage commandé devrait être identique, étant donné qu'aucun élément ne donne à penser que les particules émises par les véhicules à allumage commandé présentent un niveau de toxicité spécifique inférieur aux particules émises par les moteurs diesel.

(7) Les filtres à particules «essence» (GPF) constituent une technologie efficace de post-traitement efficace pour réduire le nombre de particules émises par les moteurs à allumage commandé et devraient être bientôt disponibles en vue de leur intégration à certains véhicules Euro 6 à un coût raisonnable. En outre, il semble probable que, dans un délai de trois ans à compter des dates d'introduction obligatoire des normes Euro 6 indiquées à l'article 10 du règlement (CE) n° 715/2007, une réduction similaire des émissions de particules puisse être obtenue à

⁽¹⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

- l'aide de mesures internes au moteur, à des coûts sensiblement inférieurs pour de nombreuses applications. Toute mesure du moteur doit être applicable dans l'ensemble des conditions de fonctionnement du moteur, en vue de s'assurer qu'en l'absence de dispositif de post-traitement, les niveaux d'émission ne se dégradent pas dans des conditions de conduite réelle.
- (8) Afin de permettre le développement de l'ensemble des technologies nécessaires et de prévoir un temps de préparation suffisant, il convient d'adopter une approche en deux étapes, qui appliquerait également aux véhicules à allumage commandé à injection directe, dans sa seconde étape, les limites Euro 6 concernant le nombre de particules.
- (9) Il convient d'accorder une attention aux émissions de particules des véhicules à allumage commandé dans les conditions de conduite réelle, ainsi qu'à l'élaboration des procédures d'essai. La Commission devrait élaborer et introduire ces procédures de mesure au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur des normes Euro 6.
- (10) La Commission devrait continuer d'examiner l'impact des mesures de réduction du nombre de particules sur les émissions de CO₂ des véhicules à allumage commandé.
- (11) Selon l'article 4, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 692/2008, les véhicules relevant du champ d'application de ce règlement ne pourront plus être réceptionnés que selon les normes d'émission Euro 6 une fois que des valeurs limites auront été introduites pour les systèmes de diagnostic embarqués (OBD). Les systèmes OBD sont un outil important pour identifier les dysfonctionnements des dispositifs de contrôle de la pollution.
- (12) Dans sa communication 2008/C 182/08 sur l'application et l'évolution future de la législation communautaire relative aux émissions des véhicules légers et aux informations sur la réparation et l'entretien (Euro 5 et 6) ⁽¹⁾, la Commission a proposé une série de valeurs limites OBD, qui reflètent assez largement les seuils appliqués à partir de l'année 2013 à la plupart des véhicules légers aux États-Unis et au Canada, où la majorité des systèmes OBD sont conformes à la législation établie par la «California Air Resources Board» (CARB). Un alignement des prescriptions de l'Union sur celles des États-Unis répondrait aux objectifs d'une harmonisation internationale et apporterait un niveau élevé de protection de l'environnement.
- (13) Toutefois, les exigences OBD en vigueur aux États-Unis représentent un défi technologique pour les constructeurs automobiles qui n'exportent pas vers les États-Unis. Par conséquent, il convient de prévoir une période initiale de trois ans durant laquelle des exigences OBD moins strictes seraient appliquées, afin que l'industrie ait un temps de préparation suffisant.
- (14) Les valeurs limites OBD définitives de la norme Euro 6 en matière de CO, NMHC et PM prévues par le règlement (CE) n° 692/2008 devraient être moins contraignantes que les valeurs proposées dans la communication 2008/C 182/08, compte tenu des difficultés techniques particulières rencontrées dans ces domaines. De plus, aucune valeur limite OBD Euro 6 ne devrait être adoptée par le présent règlement en ce qui concerne le nombre de particules.
- (15) La nécessité environnementale, la faisabilité technique et le rapport coût/bénéfice de valeurs limites OBD Euro 6 plus contraignantes en matière de CO et de NMHC ainsi que la définition d'une valeur limite OBD Euro 6 en ce qui concerne le nombre de particules devraient être évalués à un stade ultérieur. Toute modification résultant des exigences réglementaires en la matière ne devrait être introduite qu'à l'issue d'un laps de temps suffisant pour permettre à l'industrie de se préparer. Compte tenu de la complexité des systèmes OBD, ce délai devrait être de l'ordre de trois à quatre ans.
- (16) Les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 692/2008 devraient donc être modifiés en conséquence.
- (17) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique «Véhicules à moteur»,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

1. À l'article 3, à la fin du point 17, le point doit être changé en point-virgule;
2. À l'article 3, le point 18 suivant est ajouté:

«18. "Moteur à injection directe" signifie un moteur qui peut fonctionner dans un mode où le carburant est injecté dans l'air d'admission, après que l'air est passé à travers les soupapes d'admission».
3. À l'article 10, le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Pendant une période de trois ans à compter des dates applicables visées aux paragraphes 4 et 5 pour les nouvelles réceptions et l'immatriculation, la vente ou la mise en service de nouveaux véhicules, au choix du constructeur, une limite d'émission du nombre de particules fixée à 6×10^{12} #/km s'applique aux véhicules à allumage commandé à injection directe.»
4. L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

⁽¹⁾ JO C 182 du 19.7.2008, p. 17.

Article 2

Le règlement (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

1. À l'article 4, le paragraphe 7 est supprimé;
2. Les annexes I, XI et XVI sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le troisième 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 29 mai 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

Amendements au règlement (CE) n° 715/2007

L'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 est modifiée comme suit:

1. Le texte de la deuxième ligne de la dernière colonne du tableau 1 (Limites d'émission Euro 5) est remplacé par le texte suivant:

«Nombre de particules (PN)»

2. Le tableau 2 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 2
Limites d'émission Euro 6

Catégorie		Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Valeurs limites													
				Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures totaux (THC)		Masse d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC)		Masse des oxydes d'azote (NO _x) (NO _x)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (THC + NO _x)		Masse des particules (PM) ⁽¹⁾		Nombre de particules (PN)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ^{(2) (3)}	CI	
M	—	Tous	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
N ₂	—	Tous	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

⁽¹⁾ Une limite de 5,0 mg/km pour la masse de particules émises s'applique au type de véhicules réceptionné conformément aux limites d'émission du présent tableau définies en vertu du précédent protocole de mesure de la masse de particules, avant le 1.9.2011.

⁽²⁾ Les limites concernant la masse et le nombre de particules pour l'allumage commandé s'appliquent uniquement aux véhicules équipés de moteur à injection directe.

⁽³⁾ Pendant une période de trois ans à compter des dates visées à l'article 10, paragraphes 4 et 5, respectivement pour les nouvelles réceptions et les nouveaux véhicules, une limite d'émission du nombre de particules fixée à 6,0 × 10¹²#/km s'applique aux véhicules Euro 6 à allumage commandé à injection directe, au choix du constructeur. Au plus tard à ces dates, une méthode d'essai de réception est mise en œuvre, assurant la limitation effective du nombre de particules émises par les véhicules dans des conditions de conduite réelles.»

ANNEXE II

Amendements au règlement (CE) n° 692/2008

Le règlement (CE) n° 692/2008 est modifié comme suit:

1. L'appendice 6 de l'annexe I est modifiée comme suit:

a) Au point 1, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Ce numéro est suivi d'au moins un caractère indiquant les différentes catégories conformément au tableau 1 ci-après»;

b) Le tableau 1 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 1

Caractère	Norme d'émission	Norme OBD	Catégorie et classe de véhicule	Moteur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Date d'immatriculation la plus récente
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ , pour satisfaire des besoins sociaux spécifiques (sauf M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Caractère	Norme d'émission	Norme OBD	Catégorie et classe de véhicule	Moteur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Date d'immatriculation la plus récente
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ classe I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Caractère	Norme d'émission	Norme OBD	Catégorie et classe de véhicule	Moteur	Date d'application: nouveaux types	Date d'application: nouveaux véhicules	Date d'immatriculation la plus récente
ZX	s.o.	s.o.	Tous véhicules	Batterie entièrement électrique	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	s.o.	s.o.	Tous véhicules	Cellule carburant entièrement électrique	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	s.o.	s.o.	Tous véhicules utilisant des certificats conformément au point 2.1.1 de l'annexe I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Légende:

Norme d'émission Euro 5a = exclut procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 5b = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 5, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules pour les véhicules CI et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6a = exclut procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6b = exigences en matière de valeurs d'émission Euro 6, y compris procédure de mesure révisée des particules, nombre standard de particules (valeurs préliminaires pour les véhicules à allumage commandé) et essai de mesure des émissions à faible température de véhicules à carburant modulable fonctionnant au biocarburant;

Norme d'émission Euro 6c = exigences complètes en matière de valeurs d'émission Euro 6, c'est-à-dire norme d'émission Euro 6b et normes définitives pour le nombre de particules en ce qui concerne les véhicules à allumage commandé;

Norme OBD Euro 5 = exigences de base en matière de système OBD Euro 5, à l'exclusion du rapport d'efficacité en service (IUPR), du contrôle des émissions de NO_x pour les véhicules à essence et des seuils PM renforcés pour les moteurs diesel;

Norme OBD Euro 5+ = inclut un rapport d'efficacité en service (IUPR) assoupli, le contrôle des émissions de NO_x pour les véhicules à essence et des seuils PM renforcés pour les moteurs diesel;

Norme OBD Euro 6 = valeurs limites OBD assouplies;

Norme OBD Euro 6- plus IUPR = inclut des seuils OBD et un rapport d'efficacité en service (IUPR) assouplis;

Norme OBD Euro 6-1 = exigences complètes Euro 6 OBD, mais avec valeurs limites OBD préliminaires telles que définies au point 2.3.4 de l'annexe XI et un IUPR partiellement assoupli;

Norme OBD Euro 6-2 = exigences complètes Euro 6 OBD, mais avec valeurs limites OBD définitives telles que définies au point 2.3.3 de l'annexe XI.

2. L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Les points 2.3.3 et 2.3.4 suivants sont insérés:

«2.3.3. Les valeurs limites OBD pour les véhicules qui sont réceptionnés conformément aux limites d'émission Euro 6 définies au tableau 2 de l'annexe 1 du règlement (CE) n° 715/2007 à compter d'un délai de trois ans après les dates visées à l'article 10, paragraphes 4 et 5, dudit règlement sont reprises dans le tableau ci-dessous:

Valeurs préliminaires limites OBD Euro 6

Catégorie	Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Masse de monoxyde de carbone		Masse d'hydrocarbures non méthaniques		Masse des oxydes d'azote (NO _x)		Masse des particules (PM)		Nombre de particules	
			(CO) (mg/km)	(CI)	(NMHC) (mg/km)	(CI)	(NO _x) (mg/km)	(CI)	(PI)	(PN) (#/km)	(PI)	
M	—	Tous	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Catégorie	Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Masse de monoxyde de carbone		Masse d'hydrocarbures non méthaniques		Masse des oxydes d'azote (NOx)		Masse des particules (PM)		Nombre de particules	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (#/km)	(PI) (#/km)	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Tous	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.

Note explicative:

Les seuils indiqués dans le tableau seront réexaminés par la Commission pour le 1^{er} septembre 2014. Si ces seuils ne semblent pas praticables d'un point de vue technique, leurs valeurs ou la date de leur application obligatoire seront modifiés en conséquence, en tenant compte des effets d'autres nouvelles exigences et d'autres nouveaux essais qui seront introduits pour les véhicules Euro 6. Si l'examen démontre leur nécessité environnementale ainsi que leur faisabilité technique et un bénéfice net monétisé, des valeurs plus contraignantes devront être adoptées et des valeurs limites OBD introduites pour le nombre de particules ou, le cas échéant, pour d'autres polluants réglementés. Ce faisant, un temps de préparation suffisant est accordé à l'industrie pour introduire les développements techniques requis.

2.3.4. Au bout de trois ans à compter des dates visées à l'article 10, paragraphes 4 et 5, du règlement (CE) n° 715/2007, respectivement pour les nouvelles réceptions et pour les nouveaux véhicules, les valeurs limites OBD suivantes s'appliquent aux véhicules qui sont réceptionnés conformément aux limites d'émission Euro 6 visées dans le tableau 2 de l'annexe 1 au règlement (CE) n° 715/2007, selon le choix du constructeur:

Valeurs préliminaires limites OBD Euro 6

Catégorie	Classe	Masse de référence (RM) (kg)	Masse de monoxyde de carbone		Masse d'hydrocarbures non méthaniques		Masse des oxydes d'azote (NOx)		Masse des particules (PM)	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(PI) (mg/km)
M	—	Tous	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Tous	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Légende: PI = allumage commandé, CI = allumage par compression.»

b) Le point 2.14 est remplacé par le texte suivant:

«2.14. Contrairement aux prescriptions du point 3.3.5 de l'annexe 11 au règlement n° 83 de la CEE-ONU, les dispositifs suivants sont surveillés pour détecter une défaillance totale ou un retrait, si ce dernier a entraîné un dépassement des limites d'émission applicables:

— à partir du 1^{er} septembre 2011, le piège à particules dont sont équipés les moteurs à allumage par compression, lorsqu'ils sont installés comme entité distincte ou intégrés dans un dispositif combiné de contrôle des émissions,

- pour les véhicules certifiés en ce qui concerne les valeurs limites OBD visées aux tableaux des points 2.3.3 ou 2.3.4, le système de post-traitement NOx dont sont équipés les moteurs à allumage par compression, lorsqu'ils sont installés comme entité distincte ou intégrés dans un dispositif combiné de contrôle des émissions,
- pour les véhicules certifiés en ce qui concerne les valeurs limites OBD visées aux tableaux des points 2.3.3 ou 2.3.4, un catalyseur d'oxydation diesel (DOC) monté sur les moteurs à allumage par compression en tant qu'entité distincte ou intégrés dans un dispositif combiné de contrôle des émissions,

Les dispositifs visés au premier paragraphe doivent également être surveillés pour détecter toute défaillance qui provoquerait un dépassement des valeurs limites OBD applicables.»

c) Au point 3.1.5 de l'appendice 1, la phrase suivante est ajoutée:

«Pour toute nouvelle réception et tout nouveau véhicule, le moniteur requis en vertu du point 2.9 de la présente annexe a un IUPR supérieur ou égal à 0,1 pendant une durée de trois ans à compter des dates visées à l'article 10, paragraphes 4 et 5, du règlement (CE) n° 715/2007.»

3. À l'annexe XVI, le point 6.2 est remplacé par le texte suivant:

«6.2. Le constructeur démontre que l'utilisation des capteurs visés au point 6.1, ainsi que de tout autre capteur du véhicule, entraîne l'activation du système d'alerte du conducteur tel que visé au point 3, de l'affichage d'un message indiquant un avertissement approprié (signalant par exemple, des émissions excessives et demandant de contrôler le niveau d'urée/AdBlue/réactif) et du système d'incitation du conducteur visé au point 8.3, lorsque les situations visées aux points 4.2, 5.4 ou 5.5 surviennent.

Aux fins du présent point, ces situations sont réputées se produire:

- dans le cas des véhicules réceptionnés conformément aux limites d'émission Euro 5 du tableau 1 de l'annexe I au règlement (CE) n° 715/2007, si la valeur limite de ce tableau en matière d'émission de NOx, multipliée par un facteur de 1,5, est dépassée,
- dans le cas des véhicules réceptionnés conformément aux limites d'émission Euro 6 du tableau 2 de l'annexe I au règlement (CE) n° 715/2007, si la valeur limite NOx OBD applicable conformément aux tableaux des points 2.3.2, 2.3.3 ou 2.3.4 de l'annexe XI, est dépassée.

Les émissions de NOx pendant l'essai destiné à démontrer la conformité à ces exigences ne doivent pas être supérieures de plus de 20 % aux valeurs visées au deuxième paragraphe.»
