



2023/2867

18.12.2023

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2023/2867 DE LA COMMISSION

du 5 octobre 2023

complétant le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil en établissant les principes directeurs et critères de définition des procédures de vérification des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en service (vérification en service)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ⁽¹⁾, et notamment son article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2019/631 prévoit la vérification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en service («vérification en service»).
- (2) Tous les constructeurs de véhicules devraient être soumis à cette vérification en service, à l'exception des constructeurs qui mettent un nombre limité de véhicules sur le marché, afin d'éviter une charge excessive en matière d'essais, sans entraîner d'incidences significatives sur les performances globales en matière d'émissions de CO₂.
- (3) Les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité devraient être vérifiées à l'aide des procédures d'essai de résistance à l'avancement sur route et d'essai sur banc à rouleaux définies dans le règlement ONU n° 154 ⁽²⁾, mais il convient d'effectuer également des essais spécifiques supplémentaires afin de vérifier la présence de stratégies qui améliorent artificiellement les performances du véhicule lors des essais de réception par type.
- (4) Afin de réduire le risque de conflit d'intérêts, les essais de vérification en service devraient être effectués par un service technique qui n'a pas participé aux essais de réception par type des véhicules concernés. Les essais sur banc à rouleaux devraient être réalisés dans les locaux du service technique et non en présence d'un observateur dans les locaux du constructeur.
- (5) Afin de permettre à l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type de parvenir à une conclusion pour l'ensemble de la famille de véhicules concernée sur la base des résultats des essais menés sur les véhicules échantillonnés, il convient d'établir une méthode d'évaluation statistique appropriée.
- (6) Les constructeurs devraient veiller à ce que les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service, ce qui doit être vérifié par l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type. Pour que ces activités de vérification en service soient financées de manière adéquate, l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type devrait facturer aux constructeurs des redevances proportionnées.
- (7) Afin de réduire la charge et les coûts liés aux essais, lorsque cela est possible et approprié, les mêmes véhicules ou essais devraient être utilisés tant pour la vérification en service des émissions de CO₂ que pour les contrôles de conformité en service relatifs aux émissions polluantes,

⁽¹⁾ JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Règlement ONU n° 154 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie électrique (WLTP) (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les principes directeurs et critères de définition des procédures à mettre en œuvre pour vérifier que les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service. Il établit également les procédures à mettre en œuvre pour vérifier la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type (vérification en service).
2. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - a) aux véhicules qui sont exemptés de la mesure de leurs émissions de CO₂;
 - b) aux constructeurs qui, avec l'ensemble de leurs entreprises liées, ont représenté moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédant de deux ans l'année civile au cours de laquelle les familles de vérification en service sont sélectionnées conformément à l'article 3, paragraphe 1.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 2 du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽³⁾ et de l'article 3 du règlement (UE) 2019/631 de la Commission s'appliquent.

De plus, on entend par:

- (1) «autorité responsable de l'octroi de la réception par type»: l'autorité compétente en matière de réception par type qui a octroyé la réception par type au regard des émissions conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ ou, le cas échéant, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾;
- (2) «famille de vérification en service»: tous les véhicules M₁ ou N₁, pour lesquels une autorité compétente en matière de réception par type a octroyé la réception par type au regard des émissions conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ou, le cas échéant, au règlement (CE) n° 595/2009 sur la base du même essai de type 1 que celui prévu à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 pour le «véhicule H» ou le «véhicule L»;
- (3) «famille de résistance à l'avancement sur route»: une famille de résistance à l'avancement sur route ou une famille de matrices de résistance à l'avancement sur route telles qu'elles sont définies aux paragraphes 6.3.3 et 6.3.4 du règlement ONU n° 154. Dans le cas des véhicules N₁ réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009, une famille de résistance à l'avancement sur route comprend tous les véhicules de la famille de vérification en service concernée;

⁽³⁾ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le 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, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ 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 (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

⁽⁵⁾ 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 (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

- (4) «stratégies artificielles»: les stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type.

Article 3

Sélection des familles de vérification en service

Chaque autorité responsable de l'octroi de la réception par type sélectionne chaque année un échantillon de familles de vérification en service pour lesquelles elle a délivré des réceptions par type au regard des émissions. Cette sélection comprend au moins une famille de vérification en service par constructeur pour laquelle l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type a délivré des réceptions par type au regard des émissions au cours des trois années civiles précédant la vérification en service.

Article 4

Essais de vérification en service

1. Pour chaque famille de vérification en service sélectionnée conformément à l'article 3, l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type sélectionne, aux fins des essais visés au paragraphe 2, des véhicules en service qui sont dans un état représentatif d'un véhicule utilisé et entretenu correctement et dont les caractéristiques sont couvertes par celles consignées dans le certificat de conformité.
2. L'autorité responsable de l'octroi de la réception par type vérifie que les valeurs d'émissions spécifiques de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité des véhicules sélectionnés conformément au paragraphe 1 correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service et si des stratégies artificielles sont présentes, au moyen de l'un des essais suivants:
 - a) pour un certain nombre de véhicules déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique: essais sur banc à rouleaux conformément à l'annexe B6 et à l'annexe B8 du règlement ONU n° 154;
 - b) pour un certain nombre de véhicules déterminé sur la base d'une méthode d'évaluation statistique et appartenant à une même famille de résistance à l'avancement sur route: essais de résistance à l'avancement sur route conformément à l'annexe B4 du règlement ONU n° 154;
 - c) pour un nombre adéquat de véhicules: essais spécifiques utilisant des méthodes d'essai virtuelles ou physiques.
3. L'autorité responsable de l'octroi de la réception par type confie les essais visés au paragraphe 2 à un service technique qui n'a pas effectué, pour la famille de vérification en service concernée, l'essai du type 1 prévu à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 aux fins de la réception par type au regard des émissions conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ou, le cas échéant, au règlement (CE) n° 595/2009.
4. L'autorité responsable de l'octroi de la réception par type évalue les résultats d'essais des véhicules d'essai individuels et détermine si les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant des véhicules en service sont supérieures aux valeurs d'émission spécifiques de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité, en tenant compte de l'évaluation statistique des essais visés au paragraphe 2, points a) et b), et de l'éventuelle présence de stratégies artificielles.
5. Chaque constructeur fournit, sur demande, à l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type et à toute entité effectuant des essais de vérification en service toutes les informations, la documentation et les spécifications techniques ou l'appui nécessaires à la bonne exécution de la vérification en service.

*Article 5***Documentation, obligation d'information et conclusion de l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type**

1. L'autorité responsable de l'octroi de la réception par type veille à ce que les essais effectués conformément à l'article 4 soient documentés et à ce que les rapports d'essais soient mis à la disposition de la Commission, du constructeur des véhicules concernés et, sur demande, des autres autorités compétentes en matière de réception par type, des autorités chargées de la surveillance du marché et des tiers satisfaisant aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission ⁽⁶⁾.
2. Dans un délai de dix mois à compter du début de l'essai, l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type parvient à une conclusion sur la mise en évidence, par la vérification en service, d'un décalage entre les valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant des véhicules en service et les valeurs consignées dans les certificats de conformité, ou sur la présence de stratégies artificielles.
3. La conclusion de l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type conformément au paragraphe 2 s'applique à tous les véhicules de la famille de vérification en service concernée ou, si elle est fondée sur les résultats des essais de résistance à l'avancement sur route, à tous les véhicules de la famille de résistance à l'avancement sur route concernée qui ont été mis en service pour la première fois dans l'Union.

*Article 6***Financement des vérifications en service**

L'autorité responsable de l'octroi de la réception par type veille à ce que des ressources suffisantes soient disponibles pour couvrir les coûts de la vérification en service. Ces coûts sont récupérés au moyen de redevances qui peuvent être perçues auprès du constructeur par l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type. Les redevances couvrent les étapes de la vérification en service nécessaires pour que l'autorité responsable de l'octroi de la réception par type parvienne à une conclusion conformément à l'article 5, paragraphe 2.

*Article 7***Entrée en vigueur**

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 5 octobre 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Règlement d'exécution (UE) 2022/163 de la Commission du 7 février 2022 établissant les modalités d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences fonctionnelles applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes (JO L 27 du 8.2.2022, p. 1).