

**E 6583**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 21 septembre 2011

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 21 septembre 2011

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Règlement de la Commission** modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 16 septembre 2011 (19.09)  
(OR. en)**

**14293/11**

**LIMITE**

**ENT 192  
ENV 680**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Commission européenne  
Date de réception: 12 septembre 2011  
Destinataire: Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne

---

Objet: RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du XXX modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D014734/03.

p.j.: D014734/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le XXX  
D014734/03  
[...] (2011) XXX projet

**RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION**

**du XXX**

**modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 portant modalités d'application et modification  
du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des  
émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)**

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

# RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du XXX

**modifiant le règlement (UE) n° 582/2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI)**

**(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° 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<sup>1</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 3, son article 5, paragraphe 4, son article 6, paragraphe 2, et son article 12,

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 distinctes destinés à ces véhicules (directive-cadre)<sup>2</sup>, et notamment son article 39, paragraphe 7, considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 595/2009 définit des prescriptions techniques communes pour la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange en ce qui concerne leurs émissions et établit 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) Conformément à l'article 3, paragraphe 15, du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>, les véhicules et les moteurs ne doivent être réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution qu'une fois que les procédures de mesure du nombre PM de particules visées à l'annexe I du règlement (CE) n° 595/2009, les dispositions spécifiques nécessaires concernant les moteurs multi-réglages et les dispositions mettant en œuvre l'article 6 du règlement (CE) n° 595/2009 auront été adoptées. Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 582/2011 afin d'y inclure ces exigences.

---

<sup>1</sup> JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 167 du 25.6.2011, p. 1.

- (3) Conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 595/2009, les articles 6 et 7 du règlement (CE) n° 715/2007 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<sup>4</sup> s'appliquent mutatis mutandis. Il convient donc de reprendre dans le présent règlement les dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules figurant dans le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution. Il est néanmoins nécessaire de les adapter afin de tenir compte des spécificités des véhicules utilitaires lourds.
- (4) En particulier, il convient d'adopter des procédures spécifiques d'accès aux informations relatives à la réparation et à l'entretien des véhicules, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009, dans le cas d'une réception par type multi-étapes. Il convient également d'arrêter des exigences et procédures spécifiques pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans le cas d'adaptations réalisées à la demande d'un client et de production en petites séries. Enfin, il convient de renvoyer aux normes spécifiques sur la reprogrammation mises au point pour les véhicules utilitaires lourds.
- (5) À court terme, l'application des dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pourrait constituer une charge trop lourde pour les constructeurs de véhicules en ce qui concerne certains systèmes transférés d'anciens types de véhicule à de nouveaux types de véhicule. Il y a donc lieu d'introduire certaines dérogations limitées aux dispositions générales relatives à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.
- (6) Des dispositions concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules aux fins de la conception et de la construction d'équipements automobiles destinés à des véhicules à carburant alternatif doivent être arrêtées dès que la réception par type de ces équipements deviendra possible.
- (7) Conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>5</sup>, les limiteurs de vitesse doivent être installés par des ateliers ou des organismes agréés par les États membres. Conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route<sup>6</sup>, seuls les ateliers agréés peuvent étalonner des appareils de contrôle sur des véhicules à moteurs. Il convient donc d'exclure les informations concernant la reprogrammation des unités de contrôle pour limiteurs de vitesse et appareils de contrôle des dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.
- (8) Le règlement (UE) n° 582/2011 devrait donc être modifié en conséquence.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique «Véhicules à moteur»,

---

<sup>4</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

<sup>5</sup> JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

<sup>6</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

## A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article premier*

Le règlement (UE) n° 582/2011 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, les points 42), 43) et 44) suivants sont ajoutés:
  - «42) «adaptation réalisée à la demande d'un client», toute modification apportée à un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte à la demande spécifique d'un client et soumise à réception;
  - 43) «informations sur le système OBD», les informations relatives à un système OBD de surveillance des systèmes électroniques des véhicules;
  - 44) «système transféré», un système, tel que défini à l'article 3, paragraphe 23, de la directive 2007/46/CE, transféré d'un ancien type de véhicule à un nouveau type de véhicule.»
- 2) Les articles 2 *bis* à 2 *nonies* suivants sont insérés:

### *«Article 2 bis*

#### *Accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules*

1. Les constructeurs mettent en place les dispositions et les procédures nécessaires, conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 595/2009 et à l'annexe XVII du présent règlement, pour garantir que les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles par l'intermédiaire de sites internet, dans un format normalisé, d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés. Les constructeurs mettent également des supports de formation à la disposition des opérateurs indépendants ainsi que des concessionnaires et réparateurs agréés.
2. Les autorités chargées de la réception n'accordent la réception qu'après avoir reçu du constructeur un certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.
3. Le certificat susmentionné atteste la conformité avec l'article 6 du règlement (CE) n° 595/2009.
4. Le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules est établi conformément au modèle figurant à l'appendice 1 de l'annexe XVII.
5. Les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules comprennent les éléments suivants:
  - a) une identification sans équivoque du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte dont le constructeur est responsable;

- b) des manuels d'entretien, y compris les registres de réparation et d'entretien;
  - c) des manuels techniques;
  - d) des renseignements sur les composants et le diagnostic (comme les valeurs théoriques minimales et maximales pour les mesures);
  - e) les schémas de câblage;
  - f) les codes de diagnostic d'anomalie, y compris les codes spécifiques des constructeurs;
  - g) le numéro d'identification de calibrage du logiciel applicable à un type de véhicule;
  - h) les renseignements fournis concernant les outils et équipements propriétaires, ainsi que l'information fournie au moyen de ces outils et équipements;
  - i) l'information technique et les données d'essai et de contrôle bidirectionnelles;
  - j) les unités de travail standard ou les plages de temps nécessaires pour les opérations de réparation et d'entretien, si elles sont communiquées aux concessionnaires et réparateurs agréés du constructeur directement ou via un tiers;
  - k) dans le cas d'une réception multi-étapes, les informations requises au titre de l'article 2 *ter*.
6. Les concessionnaires ou réparateurs agréés appartenant au système de distribution d'un constructeur de véhicules donné sont considérés comme des opérateurs indépendants aux fins du présent règlement dans la mesure où ils fournissent des services de réparation ou d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils n'appartiennent pas au système de distribution du constructeur de véhicules en question.
7. Les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules sont disponibles à tout moment, sauf en cas de besoins de maintenance du système d'information.
8. Aux fins de la fabrication et de l'entretien de pièces de rechange ou de service ainsi que d'outils de diagnostic et d'équipements d'essai compatibles avec les systèmes OBD, les constructeurs fournissent les informations pertinentes sur les systèmes OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules sans discrimination à tous les fabricants ou réparateurs intéressés de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai.
9. Le constructeur met à disposition sur ses sites internet les modifications ultérieures et les suppléments aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules en même temps qu'il les communique aux réparateurs agréés.
10. Lorsque les données de réparation et d'entretien d'un véhicule sont conservées dans une base de données centrale du constructeur du véhicule ou pour son compte, les



réparateurs indépendants, qui ont été approuvés et agréés en vertu de la section 2.2 de l'annexe XVII, ont accès à ces données gratuitement et dans les mêmes conditions que les réparateurs agréés afin de pouvoir saisir des informations concernant les réparations et entretiens qu'ils ont effectués.

11. Le constructeur met à la disposition des parties intéressées les informations suivantes:

- a) des données pertinentes pour la mise au point de composants de rechange indispensables au bon fonctionnement du système OBD;
- b) des informations pour la mise au point d'outils de diagnostic génériques.

Pour les besoins du premier alinéa, point a), la mise au point de composants de rechange n'est pas limitée par les aspects suivants:

- a) la non-disponibilité d'informations pertinentes;
- b) les exigences techniques relatives aux stratégies d'indication de défaut de fonctionnement si les seuils applicables aux systèmes de diagnostic sont dépassés ou si le système de diagnostic ne peut satisfaire aux exigences de base du présent règlement en matière de surveillance;
- c) les modifications spécifiques apportées au traitement des informations sur le système OBD en vue d'évaluer indépendamment le fonctionnement du véhicule à l'essence ou au gaz;
- d) la réception de véhicules fonctionnant au gaz qui présentent un nombre limité de dysfonctionnements mineurs.

Pour les besoins du premier alinéa, point b), lorsque les constructeurs utilisent des outils de diagnostic et d'essais conformes à la norme ISO 22900: Interface de communication modulaire du véhicule (MVC) et à la norme ISO 22901: Diagnostic généralisé, échange de données (ODX) dans leurs réseaux franchisés, les fichiers ODX doivent être accessibles aux opérateurs indépendants sur le site internet du constructeur.

#### *Article 2 ter*

##### *Réception par type multi-étapes*

1. En cas de réception par type multi-étapes, telle que définie à l'article 3, paragraphe 7, de la directive 2007/46/CE, le constructeur final est chargé de fournir l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules en ce qui concerne son/ses propre(s) étape(s) de construction, ainsi que le lien avec l'étape ou les étapes précédente(s).

En outre, le constructeur final publie, sur son site internet, les informations suivantes à l'intention des opérateurs indépendants:

- a) l'adresse du site internet du ou des constructeur(s) responsable(s) de l'étape ou des étapes précédente(s);

- b) le nom et l'adresse de tous les constructeurs responsables de l'étape ou des étapes précédente(s);
  - c) le(s) numéros de réception de l'étape ou des étapes précédente(s);
  - d) le numéro du moteur.
2. Chaque constructeur responsable d'une ou plusieurs étape(s) précise(s) de la réception par type est tenu de fournir, par l'intermédiaire de son site internet, l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules concernant l'étape ou les étapes de réception par type dont il est responsable, ainsi que le lien avec l'étape ou les étapes précédente(s).
3. Le constructeur responsable d'une ou plusieurs étape(s) précise(s) de la réception par type fournit les informations suivantes au constructeur chargé de l'étape suivante:
- a) le certificat de conformité relatif à l'étape ou aux étapes dont il est responsable;
  - b) le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris ses appendices;
  - c) le numéro de réception correspondant à l'étape ou aux étapes dont il est responsable;
  - d) les documents visés aux points a), b) et c) fournis par le(s) constructeur(s) concerné(s) par l'étape ou les étapes précédente(s).

Chaque constructeur autorise le constructeur responsable de l'étape suivante à transmettre les documents fournis aux constructeurs responsables de toute étape ultérieure et de l'étape finale.

En outre, sur une base contractuelle, le constructeur responsable d'une ou plusieurs étape(s) précise(s) de la réception par type:

- a) fournit au constructeur responsable de l'étape suivante l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules et aux informations sur les interfaces correspondant à l'étape ou aux étapes précise(s) dont il est responsable;
  - b) fournit, sur demande d'un constructeur responsable d'une étape ultérieure de la réception par type, l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules et aux informations sur les interfaces correspondant à l'étape ou aux étapes précise(s) dont il est responsable.
4. Un constructeur, y compris un constructeur final, ne peut facturer des frais qu'en conformité avec l'article 2 *septies* concernant l'étape ou les étapes précise(s) dont il est responsable.

Un constructeur, y compris un constructeur final, ne peut facturer de frais pour l'accès aux informations relatives à l'adresse du site internet ou aux coordonnées de tout autre constructeur.

## Article 2 quater

### *Adaptations réalisées à la demande d'un client*

1. Par dérogation à l'article 2 *bis*, si le nombre de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes faisant l'objet d'une adaptation spécifique à la demande d'un client est inférieur à un total de 250 unités produites à l'échelle mondiale, les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules concernant cette adaptation sont fournies d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.

Pour l'entretien et la reprogrammation des unités de contrôle électronique relatives à l'adaptation réalisée à la demande d'un client, le constructeur met à la disposition des opérateurs indépendants les outils de diagnostic ou les équipements d'essai spécialisés propriétaires correspondants, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les réparateurs agréés.

Les adaptations réalisées à la demande d'un client sont indiquées sur le site internet du constructeur consacré aux informations sur les réparations et l'entretien et sont mentionnées sur le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules lors de la réception par type.

2. Jusqu'au 31 décembre 2015, si le nombre de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes faisant l'objet d'une adaptation spécifique à la demande d'un client est supérieur à 250 unités à l'échelle mondiale, le constructeur peut déroger à l'obligation lui incombant aux termes de l'article 2 *bis* d'assurer l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format normalisé. Lorsque le constructeur fait usage d'une telle dérogation, il octroie l'accès aux informations sur le système OBD ainsi que sur la réparation et l'entretien des véhicules d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.
3. Par voie de vente ou de location, les constructeurs mettent à la disposition des opérateurs indépendants les outils de diagnostic ou les équipements d'essai spécialisés propriétaires nécessaires à l'entretien des systèmes, composants ou entités techniques adaptés à la demande d'un client.
4. Lors de la réception par type, le constructeur indique sur le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules les adaptations réalisées à la demande d'un client pour lesquelles il est dérogé à l'obligation prévue par l'article 2 *bis* de fournir un accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules dans un format normalisé, ainsi que toute unité de contrôle électronique correspondante.

Ces adaptations réalisées à la demande d'un client et toute unité de contrôle électronique correspondante sont également indiquées sur le site internet du constructeur consacré aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

## *Article 2 quinquies*

### *Constructeurs de petites séries*

1. Par dérogation à l'article 2 *bis*, les constructeurs dont la production annuelle mondiale d'un type de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte soumis au présent règlement est inférieure à un total de 250 unités fournissent les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules d'une manière aisément accessible et rapide, et qui soit non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.
2. Le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte faisant l'objet du paragraphe 1 est mentionné(e) sur le site internet du constructeur consacré aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.
3. L'autorité chargée de la réception informe la Commission de chaque réception par type octroyée aux constructeurs de petites séries.

## *Article 2 sexies*

### *Systèmes transférés*

1. Jusqu'au 30 juin 2016, en ce qui concerne les systèmes transférés énumérés à l'appendice 3 de l'annexe XVII, le constructeur peut déroger à l'obligation de reprogrammer les unités de contrôle électronique conformément aux normes mentionnées à ladite annexe.

Une telle dérogation est indiquée, lors de la réception par type, sur le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.

Les systèmes pour lesquels un constructeur déroge à l'obligation de reprogrammer les unités de contrôle électronique conformément aux normes mentionnées à l'annexe XVII sont indiqués sur son site internet consacré aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

2. Pour l'entretien et la reprogrammation des unités de contrôle électronique faisant partie des systèmes transférés pour lesquels le constructeur déroge à l'obligation de reprogrammer les unités de contrôle électronique conformément aux normes mentionnées à l'annexe XVII, les constructeurs veillent à ce que les outils ou équipements propriétaires correspondants puissent être achetés ou loués par des opérateurs indépendants.

## *Article 2 septies*

### *Frais d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules*

1. Les constructeurs peuvent facturer des frais raisonnables et proportionnés pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules relevant du présent règlement.

Aux fins du premier alinéa, des frais sont considérés comme déraisonnables et disproportionnés s'ils découragent l'accès à ces informations en ne tenant pas compte de la mesure dans laquelle l'opérateur indépendant en fait usage.

2. Les constructeurs mettent à disposition les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, y compris les services transactionnels tels que la reprogrammation ou l'assistance technique, sur une base horaire, quotidienne, mensuelle et annuelle, en facturant des frais d'accès aux informations variant en fonction des plages de temps pour lesquelles l'accès est accordé.

Outre l'accès fondé sur la durée, les constructeurs peuvent proposer un accès fondé sur la transaction, les frais étant alors facturés par transaction et non en fonction de la durée pour laquelle l'accès est accordé. Lorsque les constructeurs offrent les deux systèmes, les réparateurs indépendants choisissent le système d'accès qu'ils préfèrent, qu'il soit fondé sur la durée ou sur la transaction.

#### *Article 2 octies*

##### *Respect des obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules*

1. Une autorité chargée de la réception peut à tout moment, que ce soit de sa propre initiative, sur la base d'une plainte ou en fonction d'une évaluation faite par un service technique, s'assurer qu'un constructeur respecte les dispositions du règlement (CE) n° 595/2009, celles du présent règlement ainsi que les dispositions du certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.
2. Lorsqu'une autorité chargée de la réception constate que le constructeur a manqué à ses obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, l'autorité qui a accordé la réception prend les mesures appropriées pour remédier à cette situation.

Ces mesures peuvent inclure l'annulation ou la suspension de la réception, des amendes ou toute autre disposition adoptée conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 595/2009.

3. L'autorité chargée de la réception effectue un audit pour vérifier que le constructeur respecte les obligations concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, si un opérateur indépendant ou une association professionnelle représentant des opérateurs indépendants porte plainte auprès d'elle.
4. Lors de l'exécution de l'audit, l'autorité compétente peut demander à un service technique ou à un expert indépendant quelconque de vérifier si ces obligations sont satisfaites.

## Article 2 nonies

### Forum sur l'accès aux informations des véhicules

Le champ d'application des activités menées par le forum sur l'accès aux informations des véhicules, établi conformément à l'article 13, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission(\*) est étendu aux véhicules couverts par le règlement (CE) n° 595/2009. En cas de preuve de mauvais usage délibéré ou involontaire des informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, le forum conseille la Commission sur les mesures à prendre pour empêcher de telles pratiques.

(\*) JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Afin d'obtenir la réception CE par type d'une famille de moteurs ou de systèmes moteurs en tant qu'entité technique distincte, la réception CE par type d'un véhicule équipé d'un système moteur réceptionné en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien, ou la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne les émissions et les informations sur la réparation et l'entretien, le constructeur doit, conformément aux dispositions de l'annexe I, démontrer que les véhicules ou systèmes moteurs ont été soumis aux essais et satisfont aux prescriptions indiquées aux articles 4 et 14, ainsi qu'aux annexes III à VIII, X, XIII, XIV et XVII. Le constructeur doit également veiller à la conformité avec les spécifications des carburants de référence énoncées à l'annexe IX.»

b) Les paragraphes 1 *bis*, 1 *ter* et 1 *quater* suivants sont insérés:

«1 *bis*. Si les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules ne sont pas disponibles, ou ne sont pas conformes à l'article 6 du règlement (CE) n° 595/2009, à l'article 2 *bis* et, le cas échéant, aux articles 2 *ter*, 2 *quater* et 2 *quinquies* du présent règlement, et à l'annexe XVII du présent règlement, lorsque la demande de réception est faite, le constructeur communique ces informations dans un délai de six mois à compter de la date visée à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009 ou dans les six mois à compter de la date de la réception, selon la dernière de ces dates.

1 *ter*. Les obligations de fournir des informations aux dates spécifiées au paragraphe 1 *bis* ne s'appliquent que si le véhicule est mis sur le marché à la suite de la réception.

Lorsque le véhicule est mis sur le marché plus de six mois après la réception, les informations sont communiquées à la date de la mise sur le marché.

1 *quater*. L'autorité chargée de la réception peut présumer que le constructeur a mis en place des dispositions et des procédures satisfaisantes concernant l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, sur la base d'un certificat dûment rempli relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules, pour autant qu'aucune

plainte n'ait été déposée et que le constructeur fournisse le certificat dans les délais prévus au paragraphe 1 *bis*.

Si le certificat de conformité n'est pas fourni dans ce délai, l'autorité chargée de la réception prend les mesures appropriées pour garantir la conformité.»

- c) Le paragraphe 15 est supprimé.
- 4) L'article 5 est modifié comme suit:
  - a) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Demande de réception CE par type d'une famille de moteurs ou de systèmes moteurs en tant qu'entité technique distincte en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien»
  - b) Au paragraphe 4, le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules;»
- 5) À l'article 6, le titre est remplacé par le titre suivant:

«Dispositions administratives concernant la réception CE par type d'une famille de moteurs ou de systèmes moteurs en tant qu'entité technique distincte en ce qui concerne les émissions et l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien»
- 6) À l'article 7, paragraphe 4, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules;»
- 7) À l'article 14, paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les exigences relatives à l'essai de démonstration PEMS lors de la réception et toutes autres prescriptions, prévues par le présent règlement, concernant l'essai de véhicules en service afin de mesurer leurs émissions hors cycle;»
- 8) À l'article 15, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le constructeur veille à ce que les dispositifs antipollution de remplacement destinés à être montés sur des systèmes moteurs ou véhicules, ayant fait l'objet d'une réception CE par type, couverts par le règlement (CE) n° 595/2009 soient réceptionnés en tant qu'entités techniques distinctes conformément aux prescriptions du présent article et des articles 1 *bis*, 16 et 17.»
- 9) À l'article 16, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le constructeur soumet le certificat relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.»
- 10) Les annexes I, II, III, VI, X, XI et XIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

- 11) Une nouvelle annexe XVII, dont le texte figure à l'annexe II du présent règlement, est ajoutée.

*Article 2*

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,

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



## ANNEXE I

Les annexes I, II, III, VI, X, XI et XIII du règlement (CE) n° 582/2011 sont modifiées comme suit:

- 1) L'annexe I est modifiée comme suit:
  - a) Le point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Prescriptions concernant la réception par type pour une gamme restreinte de carburants dans le cas des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au GPL

Une réception pour une gamme restreinte de carburants est accordée sous réserve des prescriptions spécifiées aux points 1.2.1 à 1.2.2.2;
  - b) Le point 5.3.3 est remplacé par le texte suivant:

«5.3.3. La conformité aux prescriptions des points 5.2.2 et 5.2.3 du signal ECU du couple est démontrée sur le moteur parent d'une famille de moteurs lors de la détermination de la puissance du moteur conformément à l'annexe XIV et lors de la réalisation de l'essai WHSC conformément à l'annexe III et des essais en laboratoire des émissions hors cycle au moment de la réception conformément à la section 6 de l'annexe VI.»
  - c) Le point 5.3.3.1 suivant est inséré après le point 5.3.3:

«5.3.3.1. La conformité aux prescriptions des points 5.2.2 et 5.2.3 du signal ECU du couple est démontrée pour chaque membre d'une famille de moteurs lors de la détermination de la puissance du moteur conformément à l'annexe XIV. À cette fin, des mesures supplémentaires sont réalisées en plusieurs points de charge partielle et de régime moteur (par exemple aux modes WHSC et en certains points aléatoires additionnels).»
  - d) À l'appendice 4, la partie 3 suivante est ajoutée aux Modèles de document d'information:

### «PARTIE 3

### **ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES**

16.	ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES
16.1.	Adresse du principal site internet présentant des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules
16.1.1.	Date à partir de laquelle il est disponible (six mois au plus tard à compter de la date de la réception):
16.2.	Conditions d'accès au site internet
16.3.	Format des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules consultables sur le site internet»

- e) À l'appendice 5, dans l'addendum à la fiche de réception CE par type, le point 1.4.4 suivant est inséré après le point 1.4.3:

«1.4.4. Essai de démonstration PEMS

Tableau 6 bis – Essai de démonstration PEMS

Type de véhicule (par exemple M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> et application, par exemple camion rigide ou articulé, bus urbain)						
Description du véhicule (par exemple modèle du véhicule, prototype)						
Résultats acceptation-refus <sup>7</sup>	CO	THC	NMHC	CH <sub>4</sub>	NO <sub>x</sub>	Mass e PM
Facteur de conformité de la fenêtre de travail						
Facteur de conformité de la fenêtre de la masse CO <sub>2</sub>						
Informations relatives au parcours	Conduite urbaine		Conduite hors agglomérations		Conduite sur autoroute	
Parts de temps du parcours caractérisé par le fonctionnement en circulation urbaine, hors agglomérations et sur autoroute, comme décrit au point 4.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
Parts de temps du parcours caractérisé par des accélérations, des décélérations, des vitesses de croisière et des arrêts, comme décrit au point 4.5.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
	Minimum			Maximum		
Puissance moyenne de la fenêtre de travail (en %)						
Durée de la fenêtre de la masse CO <sub>2</sub> (en s)						
Fenêtre de travail: pourcentage de fenêtres valides						
Fenêtre de la masse CO <sub>2</sub> : pourcentage de fenêtres valides						
Taux de cohérence de la consommation de carburant»						

- f) À l'appendice 7, dans l'addendum à la fiche de réception CE par type, le point 1.4.4 suivant est inséré après le point 1.4.3:

«1.4.4. Essai de démonstration PEMS

Tableau 6 bis – Essai de démonstration des PEMS

Type de véhicule (par exemple M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> et application, par exemple camion rigide ou articulé, bus urbain)						
Description du véhicule (par exemple modèle du véhicule, prototype)						
Résultats acceptation-refus <sup>7</sup>	CO	THC	NMHC	CH <sub>4</sub>	NO <sub>x</sub>	Mass e PM
Facteur de conformité de la fenêtre de travail						
Facteur de conformité de la masse CO <sub>2</sub>						
Informations relatives au parcours	Conduite urbaine		Conduite hors agglomérations		Conduite sur autoroute	
Parts de temps du parcours caractérisé par le fonctionnement en circulation urbaine, hors agglomérations et sur autoroute, comme décrit au point 4.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
Parts de temps du parcours caractérisé par des accélérations, des décélérations, des vitesses de croisière et des arrêts, comme décrit au point 4.5.5 de l'annexe II du règlement (UE) n° 582/2011						
	Minimum			Maximum		
Puissance moyenne de la fenêtre de travail (en %)						
Durée de la fenêtre de la masse CO <sub>2</sub> (en s)						
Fenêtre de travail: pourcentage de fenêtres valides						
Fenêtre de la masse CO <sub>2</sub> : pourcentage de fenêtres valides						
Taux de cohérence de la consommation de carburant»						

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) Au point 10.1.12, les points 10.1.12.5.1 à 10.1.12.5.5 suivants sont ajoutés:

«10.1.12.5.1. Résultats de la régression linéaire décrite au point 3.2.1 de l'appendice 1 de la présente annexe, y compris la pente de la droite de régression (m), le coefficient de détermination ( $r^2$ ), et l'ordonnée à l'origine de la droite de régression (b).

- 10.1.12.5.2. Résultat de la vérification de la cohérence des données ECU conformément au point 3.2.2 de l'appendice 1 de la présente annexe.
- 10.1.12.5.3. Résultat de la vérification de la cohérence de la consommation de carburant spécifique conformément au point 3.2.3 de l'appendice 1 de la présente annexe, y compris la consommation de carburant spécifique calculée et le rapport entre la consommation de carburant spécifique calculée à partir des mesures PEMS et la consommation de carburant spécifique déclarée pour l'essai WHTC.
- 10.1.12.5.4. Résultat de la vérification de la cohérence du compteur kilométrique conformément au point 3.2.4 de l'appendice 1 de la présente annexe.
- 10.1.12.5.5. Résultat de la vérification de la cohérence de la pression ambiante conformément au point 3.2.5 de l'appendice 1 de la présente annexe.»
- b) À l'appendice 1, les points 4.3.1.1, 4.3.1.2 et 4.3.1.3 suivants sont insérés après le point 4.3.1:
- «4.3.1.1. Si le pourcentage de fenêtres valides est inférieur à 50 pour cent, l'évaluation des données doit être répétée en utilisant des durées de fenêtre plus longues. Pour ce faire, la valeur de 0,2 figurant dans la formule indiquée au point 4.3.1 doit être réduite par incréments de 0,01 jusqu'à ce que le pourcentage de fenêtres valides soit égal ou supérieur à 50 pour cent.
- 4.3.1.2. Dans tous les cas, la valeur ainsi réduite dans la formule susmentionnée ne doit pas être inférieure à 0,15.
- 4.3.1.3. L'essai doit être annulé si le pourcentage de fenêtres valides est inférieur à 50 pour cent à une durée de fenêtre maximum calculée conformément aux points 4.3.1, 4.3.1.1 et 4.3.1.2.»
- c) À l'appendice 4, le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:
- «2.2. Si un point sur la courbe de couple maximum de référence en fonction du régime du moteur n'a pas été atteint pendant l'essai d'émissions ISC PEMS, le constructeur est autorisé à modifier la charge du véhicule et/ou le parcours d'essai si nécessaire pour effectuer cette démonstration une fois réalisé l'essai d'émissions ISC PEMS.»
- 3) À l'annexe III, le point 2.1.1 suivant est inséré après le point 2.1:
- «2.1.1. Les prescriptions pour la mesure du nombre de particules sont celles énoncées à l'annexe 4C du règlement n° 49 de la CEE-ONU.»
- 4) L'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) Le point 6 est modifié comme suit:

i) Le titre est remplacé par le titre suivant:

«6. ESSAIS EN LABORATOIRE DES ÉMISSIONS HORS CYCLE ET  
ESSAIS SUR VÉHICULE DES MOTEURS LORS DE LA  
RÉCEPTION»

ii) Le point 6.1.3 est remplacé par le texte suivant:

«6.1.3. La section 7.3 de l'annexe 10 du règlement n° 49 de la CEE-ONU  
s'entend comme suit:

#### Essais en service

Un essai de démonstration PEMS est effectué lors de la réception sur le moteur parent d'un véhicule à l'aide de la procédure décrite à l'appendice 1 de la présente annexe.

Des prescriptions supplémentaires concernant l'essai de véhicules en service seront spécifiées à un stade ultérieur conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 582/2011.»

iii) Les points 6.1.3.1 et 6.1.3.2 suivants sont insérés après le point 6.1.3:

«6.1.3.1. Le constructeur peut choisir le véhicule qui sera utilisé pour l'essai, mais le choix du véhicule est soumis à l'accord de l'autorité chargée de la réception. Les caractéristiques du véhicule utilisé pour l'essai de démonstration PEMS doivent être représentatives de la catégorie de véhicule prévue pour le système moteur. Le véhicule peut être un prototype.

6.1.3.2. À la demande de l'autorité chargée de la réception, un moteur additionnel au sein de la famille de moteurs ou un moteur équivalent représentant une catégorie de véhicule différente peut être soumis à essai dans un véhicule.»

b) L'appendice 1 suivant est ajouté:

#### «Appendice 1

### **ESSAI DE DÉMONSTRATION PEMS LORS DE LA RÉCEPTION PAR TYPE**

#### **1. INTRODUCTION**

Le présent appendice décrit la procédure relative à l'essai de démonstration PEMS lors de la réception par type.

#### **2. VÉHICULE D'ESSAI**

2.1. Le véhicule utilisé pour l'essai de démonstration PEMS doit être représentatif de la catégorie de véhicule prévue pour le système moteur. Le véhicule peut être un prototype ou un véhicule de production adapté.

- 2.2. La disponibilité et la conformité des informations du flux de données ECU doivent être démontrées (par exemple conformément aux prescriptions de la section 5 de l'annexe II du présent règlement).

### **3. CONDITIONS D'ESSAI**

#### **3.1. Charge du véhicule**

La charge du véhicule doit correspondre à 50-60 pour cent de la charge maximale du véhicule conformément à l'annexe II.

#### **3.2. Conditions ambiantes**

L'essai est effectué dans les conditions ambiantes décrites au point 4.2 de l'annexe II.

- 3.3. La température du liquide de refroidissement du moteur est conforme au point 4.3 de l'annexe II.

#### **3.4. Carburant, lubrifiants et réactif**

Le carburant, l'huile lubrifiante et le réactif pour le système de traitement aval des gaz d'échappement doivent être conformes aux prescriptions des points 4.4 à 4.4.3 de l'annexe II.

#### **3.5 Exigences liées au parcours et prescriptions opérationnelles**

Les exigences liées au parcours et les prescriptions opérationnelles sont celles décrites aux points 4.5 à 4.6.8 de l'annexe II.

### **4. ÉVALUATION DES EMISSIONS**

- 4.1. L'essai doit être effectué et ses résultats calculés conformément aux dispositions de la section 6 de l'annexe II.

### **5. RAPPORT**

- 5.1. Un rapport technique décrivant l'essai de démonstration PEMS indique les activités et les résultats et fournit au moins les informations suivantes:

- a) généralités décrites aux points 10.1.1 à 10.1.1.14 de l'annexe II;
- b) indication de la raison pour laquelle le(s) véhicule(s)<sup>7</sup> utilisé(s) pour l'essai peu(ven)t être considéré(s) comme représentatif(s) de la catégorie de véhicules prévue pour le système moteur;
- c) informations sur l'équipement d'essai et les données d'essai, telles que décrites aux points 10.1.3 à 10.1.4.8 de l'annexe II;

---

<sup>7</sup> Véhicule ou véhicules dans le cas d'un moteur secondaire.

- d) informations sur le moteur soumis à l'essai, telles que décrites aux points 10.1.5 à 10.1.5.20 de l'annexe II;
- e) informations sur le véhicule utilisé pour l'essai, telles que décrites aux points 10.1.6 à 10.1.6.18 de l'annexe II;
- f) informations sur les caractéristiques du parcours, telles que décrites aux points 10.1.7 à 10.1.7.7 de l'annexe II;
- g) informations sur les données mesurées et calculées instantanées, telles que décrites aux points 10.1.8 à 10.1.9.24 de l'annexe II;
- h) informations sur les données moyennes et intégrées, telles que décrites aux points 10.1.10 à 10.1.10.12 de l'annexe II;
- i) résultats acceptation-refus, tels que décrits aux points 10.1.11 à 10.1.11.13 de l'annexe II;
- j) informations sur les vérifications des essais, telles que décrites aux points 10.1.12 à 10.1.12.5 de l'annexe II.»

5) L'annexe X est modifiée comme suit:

a) Au point 2.4.1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le constructeur peut appliquer les dispositions complètes de la présente annexe et de l'annexe XIII du présent règlement ou les dispositions complètes des annexes XI et XVI du règlement (CE) n° 692/2008.»

b) Le point 2.4.2 est modifié comme suit:

i) L'intitulé est supprimé.

ii) Le paragraphe suivant est ajouté:

«Un constructeur n'est pas autorisé à utiliser les dispositions alternatives spécifiées au présent point pour plus de 500 moteurs par an.»

c) Le point 2.4.3 est supprimé.

d) L'appendice 2 est modifié comme suit:

i) Le point 2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.2.1. Pour parvenir à une décision d'approbation concernant le choix de la surveillance de l'efficacité sélectionnée par le constructeur, l'autorité chargée de la réception doit examiner les informations techniques fournies par le constructeur.»

ii) Les points 2.2.2.1 et 2.2.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

«2.2.2.1. L'essai de qualification est effectué de la même manière que celle spécifiée à la section 6.3.2 de l'annexe 9B du règlement n° 49 de la CEE-ONU.



2.2.2.2. La baisse d'efficacité du composant considéré est mesurée et sert par la suite de seuil d'efficacité pour le moteur parent de la famille de moteurs OBD.»

iii) Le point 2.2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.2.3. Les critères de surveillance de l'efficacité approuvés pour le moteur parent seront considérés comme applicables à tous les autres membres de la famille de moteurs OBD sans autre démonstration.»

iv) Les points 2.2.4 et 2.2.4.1 suivants sont insérés après le point 2.2.3:

«2.2.4. Sur la base d'un accord entre le constructeur et l'autorité chargée de la réception, l'adaptation du seuil d'efficacité à différents membres de la famille de moteurs OBD en vue de couvrir différents paramètres de conception (par exemple dimension du refroidisseur EGR) est envisageable. Un tel accord doit s'appuyer sur des éléments techniques démontrant sa pertinence.

2.2.4.1. À la demande de l'autorité chargée de la réception, un deuxième membre de la famille de moteurs OBD peut être soumis au processus d'approbation décrit au point 2.2.2.»

v) Le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.3.1. Pour démontrer l'efficacité OBD du moniteur sélectionné d'une famille de moteurs OBD, un composant détérioré est qualifié sur le moteur parent de la famille de moteurs OBD conformément à la section 6.3.2 de l'annexe 9B du règlement n° 49 de la CEE-ONU.»

vi) Le point 2.3.2. suivant est inséré après le point 2.3.1:

«2.3.2. Lorsqu'un deuxième moteur est soumis à l'essai conformément à la section 2.2.4.1, le composant détérioré est qualifié sur ce deuxième moteur conformément à la section 6.3.2 de l'annexe 9B du règlement n° 49 de la CEE-ONU.»

6) L'annexe XI est modifiée comme suit:

À l'appendice 1, la section suivante est ajoutée dans Modèle Fiche de renseignements:

**«ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES**

2.	ACCÈS AUX INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DES VÉHICULES
2.1.	Adresse du principal site internet consacré aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules
2.1.1.	Date à partir de laquelle il est disponible (six mois au plus tard à compter de la date de la réception):
2.2.	Conditions d'accès au site internet
2.3.	Format des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules

7) L'annexe XIII est modifiée comme suit:

a) Au point 2.1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le constructeur peut choisir d'appliquer les dispositions complètes de la présente annexe et de l'annexe X du présent règlement ou les dispositions complètes des annexes XI et XVI du règlement (CE) n° 692/2008.»;

b) Le point 4.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.2. L'affichage du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule décrit à l'annexe 9B du règlement n° 49 de la CEE-ONU et visé à l'annexe X du présent règlement n'est pas utilisé pour fournir les alarmes visuelles décrites à la section 4.1. L'avertissement n'est pas le même que celui utilisé pour les besoins du système OBD (c'est-à-dire l'indicateur MI de défaut de fonctionnement) ou pour d'autres besoins de maintenance du moteur. Il ne doit pas être possible d'éteindre le système d'avertissement ou les alarmes visuelles au moyen d'un analyseur si la cause de l'activation de l'avertissement n'a pas été rectifiée. Les conditions d'activation et de désactivation du système d'avertissement et des alarmes visuelles sont décrites à l'appendice 2 de la présente annexe.»

c) Au point 5.3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le système d'incitation «de bas-niveau» réduit le couple moteur maximum disponible sur la plage de régimes du moteur de 25 pour cent entre le régime de couple maximum et le point de rupture du régulateur, comme décrit à l'appendice 3. Le couple moteur réduit maximum disponible au-dessous du régime de couple maximum avant la réduction du couple ne doit pas dépasser le couple réduit audit régime.»

d) Le point 5.5 est remplacé par le texte suivant:

«5.5. Le système d'incitation du conducteur est enclenché comme spécifié aux sections 6.3, 7.3, 8.5 et 9.4.»

e) Les points 6.3.1 et 6.3.2 sont remplacés par le texte suivant:

«6.3.1. Le système d'incitation «de bas-niveau» décrit à la section 5.3 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si le niveau de réactif dans le réservoir passe en dessous de 2,5 % de la capacité totale de celui-ci ou d'un pourcentage plus élevé au choix du constructeur.

6.3.2. Le système d'incitation «sévère» décrit à la section 5.4 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si le réservoir de réactif est vide (c'est-à-dire si le système de dosage ne peut plus puiser de réactif dans le réservoir) où à un niveau situé en dessous de 2,5 % de sa pleine capacité, à la discrétion du constructeur.»

f) Les points 7.3.1 et 7.3.2 sont remplacés par le texte suivant:

«7.3.1. Le système d'incitation «de bas-niveau» décrit à la section 5.3 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si la qualité du réactif n'est pas rectifiée dans les 10 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit à la section 7.2.

7.3.2. Le système d'incitation «sévère» décrit à la section 5.4 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si la qualité du réactif n'est pas rectifiée dans les 20 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit à la section 7.2.»

g) Les points 8.5.1 et 8.5.2 sont remplacés par le texte suivant:

«8.5.1. Le système d'incitation «de bas-niveau» décrit à la section 5.3 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si une erreur dans la consommation de réactif ou une interruption dans le dosage du réactif n'est pas rectifiée dans les 10 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit aux sections 8.4.1 et 8.4.2.

8.5.2. Le système d'incitation «sévère» décrit à la section 5.4. est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si une erreur dans la consommation de réactif ou une interruption dans le dosage du réactif n'est pas rectifiée dans les 20 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit aux sections 8.4.1 et 8.4.2.»

h) Le point 9.2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«9.2.2.1. Un compteur spécifique est attribué à une soupape EGR entravée. Le compteur de soupape EGR compte le nombre d'heures de fonctionnement du moteur lorsqu'un DTC associé à une soupape EGR entravée est confirmé comme étant actif.»

i) Les points 9.4.1 et 9.4.2 sont remplacés par le texte suivant:

«9.4.1. Le système d'incitation «de bas-niveau» décrit à la section 5.3 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si un défaut spécifié à la section 9.1 n'est pas rectifié dans les 36 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit à la section 9.3.

9.4.2. Le système d'incitation «sévère» décrit à la section 5.4 est enclenché et ensuite activé conformément aux prescriptions de ladite section, si un défaut spécifié à la section 9.1 n'est pas rectifié dans les 100 heures de fonctionnement du moteur suivant l'activation du système d'avertissement du conducteur décrit à la section 9.3.»

j) L'appendice 1 est modifié comme suit:

- i) Le point 3.2.3 est remplacé par le texte suivant:
- «Pour démontrer l'activation du système d'avertissement dans le cas de défauts pouvant être attribués à des manipulations non conformes, comme définis à la section 9 de la présente annexe, la sélection est faite conformément aux prescriptions suivantes:»
- ii) Au point 3.3.6.2, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
- «a) le système d'avertissement a été activé avec une disponibilité de réactif supérieure ou égale à 10 pour cent de la capacité du réservoir de réactif;
- b) le système d'avertissement «continu» a été activé avec une disponibilité de réactif supérieure ou égale à la valeur déclarée par le constructeur conformément aux dispositions de la section 6 de la présente annexe.»
- iii) Le point 3.4. est remplacé par le texte suivant:
- «3.4. L'enclenchement du système d'avertissement est considéré comme démontré pour les événements liés au niveau de réactif si, à la fin de chaque essai de démonstration effectué conformément à la section 3.2.1, le système d'avertissement s'est enclenché correctement.»
- iv) Le point 3.5 suivant est inséré après le point 3.4:
- «3.5. L'enclenchement du système d'avertissement est considéré comme démontré pour les événements déclenchés par un DTC si, à la fin de chaque essai de démonstration effectué conformément à la section 3.2.1, le système d'avertissement s'est enclenché correctement et le DTC du défaut sélectionné a acquis le statut figurant au tableau 1 de l'appendice 2 de la présente annexe.»
- v) Le point 4.2 est remplacé par le texte suivant:
- «4.2. La séquence d'essais doit démontrer l'enclenchement du système d'incitation en cas de manque de réactif et en cas d'apparition de l'un des défauts définis aux sections 7, 8 ou 9 de la présente annexe.»
- vi) Au point 4.3, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) l'autorité chargée de la réception sélectionne, en plus du manque de réactif, l'un des défauts définis aux sections 7, 8 ou 9 de la présente annexe qui a été précédemment utilisé dans la démonstration du système d'avertissement;»
- vii) La phrase introductive du point 4.4 est remplacée par le texte suivant:
- «Le constructeur démontre en outre le fonctionnement du système d'incitation dans les conditions de défaut définies aux sections 7, 8 ou 9

de la présente annexe qui n'ont pas été choisies pour être utilisées dans les essais de démonstration décrits aux sections 4.1, 4.2 et 4.3.»

viii) Le point 4.5.2 est remplacé par le texte suivant:

«4.5.2. Lorsque le système est contrôlé pour vérifier sa réaction en cas de manque de réactif dans le réservoir, on laisse tourner le système moteur jusqu'à ce que la disponibilité du réactif ait atteint une valeur de 2,5 pour cent de la capacité totale du réservoir ou la valeur, déclarée par le constructeur conformément à la section 6.3.1 de présente annexe, à laquelle le système d'incitation «de bas-niveau» est censé s'enclencher.»

ix) Le point 4.6.4 est remplacé par le texte suivant:

«4.6.4. La démonstration du système d'incitation «sévère» est considérée comme faite si, à la fin de chaque essai de démonstration effectué conformément aux sections 4.6.2 et 4.6.3, le constructeur a démontré à l'autorité chargée de la réception que le mécanisme requis de limitation de la vitesse du véhicule a été activé.»

x) Le point 5.2 est remplacé par le texte suivant:

«5.2. Lorsque le constructeur demande la réception d'un moteur ou d'une famille de moteurs en tant qu'unité technique distincte, il fournit à l'autorité chargée de la réception des éléments de preuve que la documentation relative au montage satisfait aux dispositions de la section 2.2.4 de la présente annexe concernant les mesures visant à assurer que le véhicule, lorsqu'il sera utilisé sur route ou ailleurs, le cas échéant, satisfera aux prescriptions de la présente annexe concernant l'incitation «sévère».»

xi) Le point 5.4.2 est remplacé par le texte suivant:

«5.4.2. L'un des défauts définis aux sections 6 à 9 de la présente annexe est sélectionné par le constructeur et provoqué ou simulé sur le système moteur, selon ce que conviennent le constructeur et l'autorité chargée de la réception.»

k) À l'appendice 2, la phrase introductive du point 4.1.1 est remplacée par le texte suivant:

«Pour satisfaire aux prescriptions de la présente annexe, le système doit contenir au moins cinq compteurs pour enregistrer le nombre d'heures durant lesquelles on a fait fonctionner le moteur alors que le système avait détecté l'une des situations suivantes:»

l) À l'appendice 5, au point 3.1, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«(e) le nombre de cycles d'échauffement et le nombre d'heures de fonctionnement du moteur depuis que les «informations de contrôle des NOx» ont été supprimées pour cause d'entretien ou de réparation;»

## ANNEXE II

### «ANNEXE XVII

#### **Accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules**

##### 1. INTRODUCTION

- 1.1. La présente annexe établit les prescriptions techniques relatives à l'accessibilité des informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules.

##### 2. PRESCRIPTIONS

- 2.1. Les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules qui sont accessibles sur les sites internet respectent le format normalisé visé à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009. Jusqu'à l'adoption de cette norme, les constructeurs fournissent les informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules d'une manière normalisée et non discriminatoire par rapport au contenu fourni et à l'accès accordé aux concessionnaires et aux réparateurs agréés.

Quiconque souhaite copier ou republier ces informations doit négocier directement avec le constructeur concerné. Les informations relatives aux supports de formation doivent, elles aussi, être disponibles, mais peuvent être présentées à travers des médias autres que les sites internet.

Des informations sur toutes les pièces dont est équipé d'origine le véhicule, tel qu'identifié par le numéro d'identification du véhicule (VIN) et par tout critère supplémentaire comme l'empattement, la puissance du moteur, le type de finition ou les options, et qui peuvent être remplacées par des pièces détachées proposées par le constructeur à ses concessionnaires ou réparateurs agréés ou à des tiers au moyen d'une référence à un numéro de pièce d'origine sont mises à disposition dans une base de données facilement accessible pour les opérateurs indépendants.

Dans cette base de données figurent le VIN, le numéro de pièce d'origine, la dénomination de la pièce d'origine, les indications de validité (dates de début et de fin de validité), les indications de montage et, le cas échéant, les caractéristiques de structure.

Les informations de la base de données sont régulièrement mises à jour. Les mises à jour incluent, en particulier, toutes les modifications apportées à des véhicules individuels après leur production, si celles-ci sont communiquées aux concessionnaires.

- 2.2. L'accès aux caractéristiques de sécurité du véhicule utilisées par les concessionnaires et les ateliers de réparation agréés est fourni aux opérateurs indépendants, sous la protection d'une technologie de sécurité, dans le respect des prescriptions suivantes:
- a) les données sont échangées en assurant la confidentialité, l'intégrité et la protection contre la reproduction;
  - b) la norme [https // ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346) est utilisée;

- c) des certificats de sécurité conformes à la norme ISO 20828 sont utilisés pour l'authentification mutuelle des opérateurs indépendants et des constructeurs;
- d) la clé privée des opérateurs indépendants est protégée par un matériel sécurisé.

Le forum sur l'accès aux informations des véhicules visé à l'article 2 *nonies* précise les paramètres pour satisfaire à ces prescriptions selon l'état actuel de la technique. L'opérateur indépendant doit être agréé et autorisé à cette fin sur la base de documents démontrant qu'il poursuit une activité commerciale légitime et n'a pas fait l'objet d'une sanction pénale.

- 2.3. La reprogrammation des unités de contrôle est réalisée conformément aux normes ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B en utilisant du matériel non propriétaire. L'Ethernet, un câble série ou une interface de réseau local (LAN) ainsi que d'autres supports tels que des disques compacts (CD), des disques numériques polyvalents (DVD) ou des dispositifs mémoire à semi-conducteurs pour systèmes d'infodivertissement (systèmes de navigation, téléphone, par exemple) peuvent également être utilisés, à condition qu'ils ne nécessitent pas des matériels ou des logiciels (pilotes de périphérique ou modules d'extension) de communication propriétaires. Afin de valider la compatibilité de l'application propre au constructeur et des interfaces de communication du véhicule (VCI) conformes aux normes ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B, le constructeur soit propose une validation des VCI résultant d'un développement indépendant, soit fournit les informations nécessaires au fabricant de VCI pour effectuer lui-même cette validation et lui prête tout matériel spécial requis à cet effet. Les conditions visées à l'article 2 *septies*, paragraphe 1, s'appliquent aux frais facturés pour cette validation ou pour les informations et le matériel nécessaires.
- 2.4. Les prescriptions de la section 2.3 ne s'appliquent pas en cas de reprogrammation de limiteurs de vitesse et d'appareils de contrôle.
- 2.5. Tous les DTC en rapport avec les émissions doivent être conformes à l'annexe X.
- 2.6. Pour l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules autre que celui relatif aux zones sécurisées du véhicule, les exigences d'inscription pour l'utilisation du site internet du constructeur par un opérateur indépendant ne portent que sur les informations nécessaires pour confirmer les modalités de paiement des informations. Pour les informations concernant l'accès aux zones sécurisées du véhicule, l'opérateur indépendant présente un certificat conforme à la norme ISO 20828 pour s'identifier lui-même ainsi que l'organisation à laquelle il appartient, et le constructeur répond avec son propre certificat, conforme à la norme ISO 20828, pour confirmer à l'opérateur indépendant qu'il accède à un site légitime du constructeur visé. Les deux parties gardent une trace de toute transaction, indiquant les véhicules et les modifications apportées à ceux-ci au titre de la présente disposition.
- 2.7. Les constructeurs indiquent, sur leurs sites internet consacrés aux informations sur la réparation, le numéro de réception par modèle.
- 2.8. À la demande du constructeur, pour les véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 ayant une masse admissible maximale n'excédant pas 7,5 tonnes et pour ceux de la catégorie M3 classe I, classe II ainsi que classe A et classe B, telles que définies à l'annexe I de la directive 2001/85/CE, ayant une masse admissible n'excédant pas



7,5 tonnes, la conformité aux prescriptions de l'appendice 5 de l'annexe XIV du règlement (CE) n° 692/2008 est considérée comme équivalente à la conformité à la présente annexe.

- 2.9. L'autorité chargée de la réception informe la Commission des circonstances de chaque réception accordée au titre de la section 2.8.

## Appendice 1

### **Certificat du constructeur relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules**

(Constructeur): ...

(Adresse du constructeur): ...

certifie autoriser

l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules conformément aux dispositions suivantes:

- article 6 du règlement (CE) n° 595/2009 et article 2 *bis* du règlement (UE) n° 582/2011,
- article 4, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 582/2011,
- annexe I, appendice 4, section 16 du règlement (UE) n° 582/2011,
- annexe X, section 2.1, du règlement (UE) n° 582/2011,
- annexe XVII du règlement (UE) n° 582/2011,

au regard des types de véhicules, de moteurs et de dispositifs antipollution énumérés en annexe du présent certificat.

Les dérogations suivantes s'appliquent: adaptations réalisées à la demande du client<sup>8</sup> – petites séries<sup>9</sup> – systèmes de reconduction<sup>10</sup>.

Les adresses des principaux sites internet sur lesquels les informations pertinentes sont disponibles et qui, par la présente, sont certifiées conformes aux dispositions figurant ci-dessus sont énumérées dans une annexe au présent certificat et sont accompagnées des coordonnées du mandataire du constructeur dont la signature figure ci-dessous.

Le cas échéant: Le constructeur certifie également par la présente respecter l'obligation prévue à l'article 3, paragraphe 1 *bis*, du règlement (UE) n° 582/2011 de fournir les informations pertinentes relatives aux réceptions précédentes de ces types de véhicules au plus tard six mois après la date de la réception.

Fait à [... lieu]

le [... date]

[Signature] [Fonction]

Annexes:

- Adresses des sites internet
- Coordonnées de contact

---

<sup>8</sup> Rayer la mention inutile.

<sup>9</sup> Rayer la mention inutile.

<sup>10</sup> Rayer la mention inutile.

Annexe I

**du**

**certificat du constructeur relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules**

Adresses des sites internet visés par le présent certificat:

Annexe II

**du**

**certificat du constructeur relatif à l'accès aux informations sur le système OBD et sur la réparation et l'entretien des véhicules**

Coordonnées du mandataire du constructeur visé par le présent certificat:

## Appendice 2

### Informations sur le système OBD

1. Les informations requises par le présent appendice sont communiquées par le constructeur du véhicule afin de permettre la fabrication de pièces de rechange ou d'entretien ainsi que d'outils de diagnostic et d'équipements d'essai compatibles avec les systèmes OBD.
2. Les informations suivantes sont mises à la disposition de tout fabricant de composants, d'outils de diagnostic ou d'équipements d'essai qui en fait la demande et ce, sur une base non discriminatoire:
  - 2.1. Une description du type et du nombre de cycles de préconditionnement utilisés pour la réception par type initiale du véhicule;
  - 2.2. Une description du type de cycle de démonstration du système OBD utilisé pour la réception par type initiale du véhicule en ce qui concerne le composant contrôlé par le système OBD;
  - 2.3. Un document exhaustif décrivant tous les composants surveillés et la stratégie de détection des défauts et d'activation de l'indicateur MI de défaut de fonctionnement (nombre fixe de cycles de conduite ou méthode statistique), y compris une liste des paramètres secondaires pertinents mesurés pour chaque composant surveillé par le système OBD, et également une liste de tous les codes de sortie OBD et formats utilisés (accompagnée d'une explication pour chaque code et format) associés aux différents composants du groupe motopropulseur liés aux émissions, ainsi qu'aux différents composants non liés aux émissions, lorsque la surveillance du composant est utilisée pour déterminer l'activation de l'indicateur de défaut de fonctionnement. En particulier, dans le cas de types de véhicule utilisant une liaison de communication conforme à la norme ISO 15765-4 «Véhicules routiers – Diagnostic sur réseau local de commande (CAN) — partie 4: Exigences applicables aux systèmes associés aux émissions», une explication exhaustive des données correspondant au service \$05 (test ID \$21 à FF) et des données correspondant au service \$06, ainsi qu'une explication exhaustive des données correspondant au service \$06 (test ID \$00 à FF), pour chaque ID de moniteur d'autodiagnostic supporté, doit être fournie.

Dans les cas où d'autres normes de protocoles de communication sont utilisées, une explication exhaustive équivalente doit être fournie.

Les informations susvisées peuvent être communiquées sous la forme d'un tableau tel que celui figurant ci-après:

Composant	Code d'anomalie	Stratégie de surveillance	Critères de détection des anomalies	Critères d'activation du MI	Paramètres secondaires	Préconditionnement	Essai de démonstration
-----------	-----------------	---------------------------	-------------------------------------	-----------------------------	------------------------	--------------------	------------------------

Catalyseur	P0420	Signaux des capteurs d'oxygène 1 et 2	Différence entre les signaux des capteurs 1 et 2	3 <sup>e</sup> cycle	Régime du moteur, charge du moteur, mode A/F, température du catalyseur	Deux cycles de type 1	Type 1
------------	-------	---------------------------------------	--	----------------------	---	-----------------------	--------

### 3. Informations à fournir pour la fabrication des outils de diagnostic

Afin de faciliter la fourniture d'outils de diagnostic génériques aux réparateurs multimarques, les constructeurs de véhicules communiquent les informations visées aux points 3.1, 3.2 et 3.3 sur leurs sites internet consacrés aux informations sur les réparations. Ces informations incluent toutes les fonctions des outils de diagnostic et tous les liens vers des instructions de dépannage et des informations en matière de réparation. Des frais raisonnables peuvent être facturés pour l'accès à ces informations.

#### 3.1. Informations concernant le protocole de communication

Les informations suivantes doivent être fournies en regard de la marque, du modèle et de la variante du véhicule, ou d'autres définitions valables telles que le numéro d'identification du véhicule (VIN) ou l'identification du véhicule ou des systèmes:

- a) tout système supplémentaire d'information sur le protocole de communication permettant des diagnostics complets, en complément des normes prescrites au point 4.7.3 de l'annexe 9B du règlement 49 de la CEE-ONU, y compris toute information supplémentaire sur le protocole de logiciel ou de matériel, l'identification des paramètres, les fonctions de transfert, les exigences de maintien en fonctionnement ou les conditions d'erreur;
- b) des renseignements détaillés sur le mode d'obtention et d'interprétation de tous les codes d'erreur non conformes aux normes prescrites au point 4.7.3 de l'annexe 9B du règlement 49 de la CEE-ONU;
- c) une liste de tous les paramètres de données actives, y compris les informations d'accès et d'échelle;
- d) une liste de tous les essais fonctionnels disponibles incluant l'activation ou la commande de dispositifs et les moyens de leur mise en œuvre;
- e) des informations détaillées concernant le mode d'obtention des informations sur les composants et l'état de fonctionnement, l'horodatage, le code de diagnostic d'anomalie en attente et les trames fixes;
- f) la remise en position initiale des paramètres d'apprentissage adaptables, du codage de variantes, du réglage de composants de rechange et des préférences de la clientèle;
- g) l'identification de l'unité de contrôle électronique et le codage de variantes;
- h) des informations détaillées sur les modalités de remise en position initiale des feux de service;
- i) l'emplacement du connecteur de diagnostic et les informations sur celui-ci;
- j) l'identification du code moteur.

### 3.2. Essai et diagnostic des composants surveillés par l'OBD

Les informations suivantes sont requises:

- a) la description des essais visant à confirmer la fonctionnalité, au niveau du composant ou du faisceau de câbles;
- b) la procédure d'essai, y compris les paramètres d'essai et les renseignements sur le composant;
- c) les renseignements détaillés sur la connexion, y compris les valeurs maximales et minimales en entrée et en sortie ainsi que les valeurs de conduite et de charge;
- d) les valeurs prévues dans certaines conditions de conduite, y compris au ralenti;
- e) les valeurs électriques pour le composant en état statique et en état dynamique;
- f) les types de défaillance pour chacun des scénarios susmentionnés;
- g) les séquences de diagnostic des types de défaillance, y compris l'élimination par arbres de défaillance et le diagnostic guidé.

### 3.3. Données requises pour les réparations

Les informations suivantes sont requises:

- a) initialisation de l'unité de contrôle électronique et des composants (dans le cas du montage de pièces de rechange);
- b) initialisation de nouvelles unités de contrôle électroniques ou d'unités de rechange, le cas échéant, en appliquant les techniques de (re) programmation par transfert.

### Appendice 3

#### Liste des systèmes transférés visés à l'article 2 *sexies*

1. Systèmes climatiques	a) Systèmes de régulation de la température; b) Chauffage indépendant du moteur; c) Conditionnement d'air indépendant du moteur.
2. Systèmes pour autobus et autocars	a) Systèmes de commande de portes; b) Systèmes de commande de plateforme tournante; c) Commande de l'éclairage intérieur.»