

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Avis aux opérateurs économiques sur la prise en compte du nouveau cycle d'essai WLTP pour la mesure du CO₂ des véhicules légers (complément)

NOR : TRER1902500V

L'avis aux opérateurs économiques (voir avis au JORF du 7 mars 2018), précisant les modalités de prise en compte du nouveau cycle d'essai WLTP, instauré par le règlement (UE) 2017/1151 (1) pour la mesure de CO₂ des véhicules légers, lors des opérations d'immatriculation desdits véhicules, est complété comme suit :

1. En matière d'immatriculation :

A titre transitoire, pour les « véhicules complets » au sens de l'article 3 de la directive 2007/46/CE (2) et en attendant la prise en compte pour l'immatriculation au 1^{er} janvier 2020 des valeurs d'émissions WLTP avec la mise en place du certificat de conformité électronique (eCoC), c'est la valeur basse VL correspondant au véhicule le moins consommateur d'énergie qui sera systématiquement indiquée à la rubrique V7 du certificat d'immatriculation lorsqu'un véhicule est homologué sur la base du cycle WLTP.

Cette valeur VL retenue est la valeur déclarée de CO₂ NEDC corrélée (3), VL si elle existe, VH correspondant au véhicule le plus consommateur d'énergie si c'est la seule valeur applicable.

Concernant les « véhicules complétés » définis au même article de la directive 2007/46/CE, c'est-à-dire avec une ou plusieurs étapes complémentaires pour leur réception (véhicules complets complétés ou véhicules incomplets complétés), deux cas de figure sont possibles :

- la dernière étape de réception du véhicule est une réception communautaire de grande ou petite série (RCE ou KS) ou une réception de petite série nationale (NKS) la valeur basse VL retenue ou VH si c'est la seule valeur applicable, est celle déclarée à la dernière étape de réception du véhicule ;
- dans les autres cas, la valeur basse VL retenue ou VH si c'est la seule valeur applicable, est celle déclarée à la première étape de réception du véhicule.

Cette valeur VL retenue est présente au dossier de réception par type du véhicule ou à défaut, le constructeur fournit à l'Organisme technique central (OTC) tous les documents nécessaires à son identification notamment les rapports identifiés au point 3.5 (4) de l'annexe « résultats d'essais » de la réception par type.

2. En matière d'affichage et de communication :

Les obligations de la directive 1999/94/CE (5) demeurent avec l'entrée en vigueur du nouveau cycle d'essai WLTP. Ainsi, les opérateurs économiques sont invités à suivre la recommandation (UE) 2017/948 de la Commission européenne du 31 mai 2017 (6), avec les modalités suivantes, compte tenu de la période transitoire mise en place en matière d'immatriculation et exposée ci-avant :

a) L'étiquette qui est attachée ou affichée près de chaque voiture particulière neuve sur son point de vente devra contenir :

- la valeur d'émissions de CO₂ exprimée selon la procédure NEDC corrélée et la valeur d'émissions de CO₂ du véhicule auquel elle se réfère exprimée selon la procédure WLTP ;
- la valeur de consommation de carburant recalculée à partir de la valeur d'émissions de CO₂ exprimée selon la procédure NEDC corrélée et la valeur de consommation de carburant du véhicule auquel elle se réfère exprimée selon la procédure WLTP ;
- pour les véhicules de fin de série, les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant, exprimées selon l'ancienne procédure NEDC, et accompagnées d'une déclaration affirmant que le véhicule est un véhicule de fin de série et que ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs établies selon la procédure WLTP.

b) Le matériel promotionnel (y compris distribué par voie électronique) faisant référence à plusieurs modèles devra contenir :

- la fourchette entre les valeurs les meilleures et les moins bonnes d'émissions de CO₂ exprimée selon la procédure NEDC corrélée et la fourchette entre les valeurs les meilleures et les moins bonnes d'émissions de CO₂ de tous les véhicules auxquels elle se réfère exprimée selon la procédure WLTP ;

- la fourchette entre les valeurs les meilleures et les moins bonnes de consommation de carburant recalculée à partir de la valeur d'émissions de CO₂ exprimée selon la procédure NEDC corrélée et la fourchette entre les valeurs les meilleures et les moins bonnes de consommation de carburant de tous les véhicules auxquels elle se réfère exprimée selon la procédure WLTP ;
- pour les véhicules de fin de série, les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant, exprimées selon l'ancienne procédure NEDC, et accompagnées d'une déclaration affirmant que les véhicules sont des véhicules de fin de série et que ces valeurs ne sont pas comparables aux valeurs établies selon la procédure WLTP.

Il conviendra enfin que les étiquettes, affiches et matériels promotionnels indiquent également que les valeurs WLTP de consommation de carburant et d'émission de CO₂ fournies sont plus représentatives des conditions de conduite réelles que les valeurs exprimées selon la procédure NEDC et NEDC corrélée, selon le libellé suivant :

« A partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. A partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. »

(1) Règlement (UE) 2017/1151 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.

(2) 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.

(3) Résultats Co2mpas – outil de corrélation.

(4) Rapport(s) de sortie de l'outil de corrélation conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152.

(5) Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

(6) Recommandation (UE) 2017/948 de la Commission du 31 mai 2017 relative à l'utilisation de valeurs de consommation de carburant et d'émission de CO₂ réceptionnées et mesurées selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers lors de la mise à la disposition du consommateur d'informations conformément à la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil.