



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANNEXE

à la

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour
l'utilisation de certaines infrastructures
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

{ SWD(2017) 180 final}

{ SWD(2017) 181 final}

ANNEXE

à la

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour
l'utilisation de certaines infrastructures
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(1) Les annexes 0, III, III *bis*, III *ter* et IV sont modifiées comme suit:

a) à l'annexe 0, la section 3 est modifiée comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«3. Véhicules "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"»;

ii) dans le tableau, la ligne concernant le véhicule «VRE» est supprimée;

iii) le texte suivant est ajouté:

«Limites d'émissions Euro VI

	Valeurs limites							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
Procédure d'essai WHSC (APC)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (APC)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (AC)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Remarque:

AC= allumage commandé.

APC= allumage par compression.

⁽¹⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être défini à un stade ultérieur.»;

b) L'annexe III est modifiée comme suit:

i) la section 2 est modifiée comme suit:

— au point 2.1, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les véhicules utilitaires lourds empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 [*].

* L'application de coefficients d'équivalence par les États membres peut tenir compte de travaux de construction routière réalisés d'une façon graduelle ou fondés sur une approche de cycle de vie long.»;

— au point 2.2, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les autres véhicules sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4.»;

ii) à la section 4, le titre et le premier tiret sont remplacés par le texte suivant:

«4. PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS DANS LE TRAFIC, COEFFICIENTS D'ÉQUIVALENCE ET MÉCANISME DE CORRECTION

— Le calcul des péages est fondé sur les parts de véhicules kilomètres, réelles et prévisionnelles, des véhicules utilitaires lourds, adaptées, le cas échéant, au moyen de coefficients d'équivalence, en vue de prendre dûment en compte le surcoût de la construction et de la réparation des infrastructures destinées à être utilisées par des véhicules utilitaires lourds.»;

c) l'annexe III *bis* est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III bis

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes et, le cas échéant, au calcul de la redevance pour coûts externes maximale.

1. Les parties du réseau routier concernées

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.

Lorsqu'un État membre envisage de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier composé de sa part du réseau transeuropéen et de ses autoroutes, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

— l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement plus importants que ceux générés en moyenne, évalués d'après les rapports sur la qualité de l'air, les

inventaires nationaux des émissions, les volumes de trafic et, pour ce qui est du bruit, conformément à la directive 2002/49/CE, ou

- la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties dudit réseau routier pourrait avoir des incidences négatives sur l'environnement ou la sécurité routière, ou que la perception et le recouvrement d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.

2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III *ter*, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. Ils indiquent également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés «axes suburbains (autoroutes comprises)»] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)»].

Le cas échéant, ils notifient également à la Commission les heures exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d'une augmentation des nuisances sonores.

La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la pollution, tels que la densité de la population, la moyenne annuelle de la pollution atmosphérique (en particulier pour les PM₁₀ et le NO₂) ainsi que le nombre de jours (pour les PM₁₀) et d'heures (NO₂) de dépassement des valeurs limites établies en vertu de la directive 2008/50/CE. Les critères retenus sont indiqués dans la notification.

3. Montant de la redevance

La présente section s'applique dans les cas où un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées dans l'annexe III *ter*.

Pour chaque classe de véhicule, type de route et période de temps, l'État membre concerné ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions. Il y a lieu que cette information soit rendue publique suffisamment longtemps avant sa mise en application. Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment les différents éléments de coût externe sont calculés sont rendus publics.

Lorsqu'il fixe le montant des redevances, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante obéit au principe de tarification efficace, c'est-à-dire qu'il fixe un montant proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance.

Avant de déterminer ce montant, il prend en considération le risque de détournement du trafic ainsi que d'éventuels effets négatifs sur la sécurité routière, l'environnement et la congestion, et les solutions permettant d'atténuer ces risques.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier. Il adapte tous les deux ans, si nécessaire, la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe déterminée de véhicule, un type de route et une période de temps en fonction de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

4. Éléments de coût externe

4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées à l'annexe III *ter*, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic en appliquant la formule suivante:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

dans laquelle:

- PCV_{ij} = coût de la pollution atmosphérique émise par le véhicule de classe i sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- EF_{ik} = facteur d'émission du polluant k pour le véhicule de classe i (gramme/véhicule.kilomètre)
- PC_{jk} = coût monétaire du polluant k pour le type de route j (euro/gramme)

Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques* (qui exige l'utilisation du guide EMEP/AEE sur l'inventaire des émissions de polluants atmosphériques**). Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par l'autorité indépendante visée à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, en appliquant des méthodes scientifiquement prouvées.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer d'autres méthodes scientifiquement prouvées pour calculer la valeur des coûts de la pollution atmosphérique en utilisant des données tirées de mesures de polluants atmosphériques et la valeur locale du coût monétaire de polluants atmosphériques.

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence indiquées à l'annexe III *ter*, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

dans lesquelles:

—	$NCV_j =$		coût de la pollution sonore émise par un poids lourd sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
—	$NC_{jk} =$		coût des nuisances sonores par personne exposée sur une route de type j

		au niveau de bruit k (euro/personne)
—	$POP_k =$	population exposée au niveau de bruit journalier k par kilomètre (personne/kilomètre)
—	$WADT =$	trafic journalier moyen pondéré (en équivalent véhicules particuliers)
—	a et b	sont des facteurs de pondération déterminés par l'État membre de manière que la redevance moyenne pondérée liée au bruit par véhicule kilomètre corresponde à NCV_j (journalier).

La pollution sonore due au trafic concerne l'incidence du bruit sur la santé des citoyens aux alentours de la route.

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques établies en vertu de l'article 7 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil***.

Le coût par personne exposée au niveau de bruit k est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en utilisant des méthodes scientifiquement prouvées.

Pour le trafic journalier moyen pondéré, un facteur d'équivalence "e" est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers, établi sur la base des niveaux des émissions sonores de la moyenne des voitures et de la moyenne des poids lourds et compte tenu du règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut fixer des redevances différenciées liées au bruit afin de récompenser l'emploi de véhicules plus silencieux, à condition que cela n'aboutisse pas à une discrimination à l'égard des véhicules étrangers.

* Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (OJ L 344 du 17.12.2016, p. 1).

** Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement. <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).»;

d) l'annexe III *ter* est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III *ter*

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

La présente annexe fixe les valeurs de référence de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.

Tableau 1: valeurs de référence de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain⁽¹⁾	Interurbain⁽²⁾
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge inférieur à 14 tonnes ou ayant deux essieux	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 14 et 28 tonnes ou ayant trois essieux	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge compris entre 28 et 40 tonnes ou ayant quatre essieux	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3
Poids lourds ayant un poids maximum autorisé en charge supérieur à 40 tonnes ou ayant 5 essieux ou plus	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Moins polluant qu'EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ On entend par "suburbain" les zones ayant une densité de population comprise entre 150 et 900 habitants/km² (densité de population médiane de 300 habitants/km²).

(2) On entend par "interurbain" les zones ayant une densité de population inférieure à 150 habitants/km².

Tableau 2: valeurs de référence de la redevance pour coûts externes pour les autocars

Classe	Cents/véhicule-kilomètre	Suburbain ⁽¹⁾	Interurbain ⁽²⁾
Autocar ayant un poids maximum en charge autorisé de 18 tonnes ou ayant deux essieux	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	1,4	0,2
Autocar ayant un poids maximum en charge autorisé supérieur à 18 tonnes ou ayant 3 essieux ou plus	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Moins polluant qu'EURO VI	1,4	0,2

(1) On entend par "suburbain" les zones ayant une densité de population comprise entre 150 et 900 habitants/km² (densité de population médiane de 300 habitants/km²).

(2) On entend par "interurbain" les zones ayant une densité de population inférieure à 150 habitants/km².

Les valeurs des tableaux 1 et 2 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient.»;

e) à l'annexe IV, le tableau intitulé «Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)» est remplacé par le texte suivant:

«ENSEMBLES DE VEHICULES (VEHICULES ARTICULES ET TRAINS DE VEHICULES)

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes	Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension	Classe de dommages
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)	Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)	

Égal ou supérieur à	Inférieur à	Égal ou supérieur à	Inférieur à	
<i>2 + 1 essieux</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 essieux</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 essieux</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

40	44			
3 + 3 essieux				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 essieux				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 ou 9 essieux				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»;

(2) les annexes V, VI et VII suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE V

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE DE CONGESTION

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance de congestion.

1. Parties du réseau soumises à une redevance de congestion, véhicules et périodes de temps couverts

Les États membres définissent précisément:

a) la ou les parties de leur réseau composé de leur part du réseau routier transeuropéen et de leurs autoroutes visé à l'article 7, paragraphe 1, qui sont soumises à une redevance de congestion, conformément à l'article 7 *quinquies bis*, paragraphes 1 et 3;

b) la classification des tronçons du réseau qui sont soumis à la redevance de congestion en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain". Les États membres utilisent les critères figurant dans le tableau 1 aux fins de déterminer le classement de chaque segment de route;

Tableau 1: critères utilisés pour classer les routes du réseau visées au point a) en tant qu'axe "métropolitain" et "non métropolitain"

Catégorie de route	Critère de classification
Axe "métropolitain"	Tronçons du réseau qui pénètrent dans des agglomérations ayant une population de 250 000 habitants ou plus
Axe "non métropolitain"	Tronçons du réseau qui ne sont pas qualifiés de "métropolitain"

c) les périodes pendant lesquelles la redevance s'applique, pour chaque segment distinct. Lorsque la période d'application de la redevance comprend différentes phases au cours desquelles des niveaux de redevance différents s'appliquent, les États membres indiquent clairement les dates de début et de fin de chaque phase au cours de laquelle une redevance spécifique s'applique.

Les États membres utilisent les coefficients d'équivalence figurant dans le tableau 2 aux fins d'établir la proportion entre les niveaux de redevance pour les différentes catégories de véhicules:

Tableau 2: coefficients d'équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules

Catégorie de véhicule	Coefficient d'équivalence
Véhicules utilitaires légers	1
Poids lourds non articulés	1,9
Autobus et autocars	2,5
Poids lourds articulés	2,9

2. Montant de la redevance

Pour chaque catégorie de véhicule, segment de route et période de temps, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique, fixé conformément aux dispositions de la section 1 de la présente annexe, en tenant compte de la valeur maximale correspondante indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

L'État membre publie tous les éléments suivants suffisamment longtemps avant la mise en œuvre d'une redevance de congestion:

- a) tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment la classification des routes et des véhicules et la détermination des périodes d'application de la redevance sont établies;
- b) la description complète des redevances de congestion s'appliquant à chaque catégorie de véhicule sur chaque segment de route et pour chaque période de temps.

Les États membres mettent à la disposition de la Commission toute information à publier en application des points a) et b).

Avant de déterminer la redevance, il faut prendre en considération le risque de détournement du trafic ainsi que d'éventuels effets négatifs sur la sécurité routière, l'environnement et la congestion, et les solutions permettant d'atténuer ces risques.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction de la congestion. Il adapte chaque année, si nécessaire, la structure tarifaire, la ou les périodes d'application de la redevance et le montant spécifique de la redevance fixé pour chaque classe déterminée de véhicule, type de route et période de temps, en fonction de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

ANNEXE VI

NIVEAU MAXIMAL DE LA REDEVANCE DE CONGESTION

La présente annexe fixe le niveau maximal de la redevance de congestion.

Les niveaux maximaux figurant dans le tableau ci-dessous s'appliquent aux véhicules utilitaires légers. Pour les autres catégories de véhicules, les redevances sont établies en multipliant la redevance appliquée aux véhicules utilitaires légers par les coefficients d'équivalence indiqués dans le tableau figurant à l'annexe V.

Tableau: Niveau maximal de la redevance de congestion pour les véhicules utilitaires légers

Cents/véhicule-kilomètre	metropole	Axe non métropolitain
Autoroutes	67	34
Routes principales	198	66

ANNEXE VII

VARIATION DES PÉAGES ET DES DROITS D'USAGE POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

La présente annexe définit les catégories d'émissions prises en compte pour différencier les péages et les droits d'usage.

Les émissions de polluants sont mesurées conformément au règlement (UE) n° .../... de la Commission*.

Les taux réduits s'appliquent pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers produisant des émissions spécifiques de CO₂, mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil**, qui sont en deçà des niveaux correspondant aux objectifs applicables de l'UE pour le parc de voitures fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil*** et au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil****.

Tableau: catégories d'émissions des véhicules utilitaires légers

Facteur de conformité	1.5-2.1	1-1.5	inférieur à 1	Véhicules à émissions nulles
Redevance par km	Inférieure de 10 % au taux le plus élevé	Inférieure de 20 % au taux le plus élevé	Inférieure de 30 % au taux le plus élevé	Inférieure de 75 % au taux le plus élevé

* Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX modifiant le règlement (UE) 2017/xxx et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers dans des conditions de conduite réelles (Euro 6) [RDE 3] (JO L... du ... 2017, p....).

** 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).

*** Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L140 du 5.6.2009, p. 1).

**** Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L140 du 5.6.2009, p. 1).».