



2026/1791

24.7.2026

RÈGLEMENT (UE) 2026/1791 DE LA COMMISSION

du 23 juillet 2026

modifiant et rectifiant le règlement (UE) 2017/1151 en ce qui concerne les procédures de réception par type au regard des émissions pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, pour ce qui a trait aux dates de fin d'immatriculation des véhicules Euro 6 et à certaines prescriptions techniques particulières

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) ⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 3, et son article 14, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2007 régit la réception par type des véhicules à moteur au regard de leurs émissions. Les prescriptions techniques particulières nécessaires à la mise en œuvre dudit règlement sont établies dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽²⁾.
- (2) À la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, et afin de faciliter la mise en œuvre et de garantir des pratiques communes harmonisées à l'échelle des autorités nationales en ce qui concerne l'immatriculation de nouveaux véhicules, les dernières dates d'immatriculation des véhicules Euro 6 devraient être prises en compte dans le règlement (UE) 2017/1151.
- (3) De même, il y a lieu d'aligner la méthodologie de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers prévue par le règlement (UE) 2017/1151 sur le règlement ONU n° 154 ⁽⁴⁾ en ce qui concerne les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, en particulier pour ce qui a trait à la mesure des émissions de CO₂.

⁽¹⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽³⁾ Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁽⁴⁾ Règlement ONU n° 154 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie électrique (WLTP) [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), série 02 d'amendements.

- (4) Afin d'assurer la cohérence et l'adéquation avec les normes harmonisées à l'échelle mondiale, il convient de modifier les dispositions actuelles conformément au règlement ONU n° 154. Plus précisément, pour les essais de conformité des véhicules en ce qui concerne les émissions par évaporation et les diagnostics embarqués, la référence au règlement ONU n° 154 pour l'essai d'émissions par évaporation (essai du type 4) et les systèmes de diagnostic embarqués devrait prévaloir, et les prescriptions relatives à la conformité de la production énoncées aux points 4.6 et 4.7 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/1151 devraient être supprimées. Il y a lieu de rectifier les annexes I et IIIA du règlement (UE) 2017/1151 en conséquence.
- (5) Afin d'assurer la cohérence et l'adéquation avec les normes harmonisées à l'échelle mondiale, il convient de modifier les dispositions actuelles conformément au règlement ONU n° 168 ⁽³⁾. L'appendice 1 de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151 devrait être révisé pour que les références au «système portable de mesure des émissions» soient conformes aux prescriptions énoncées à l'annexe 4 du règlement ONU n° 168. En outre, l'appendice 7 devrait être mis à jour pour tenir compte des calculs de correction de la dérive figurant au paragraphe 5.0 de l'annexe 7 du règlement ONU n° 168 et de la méthode de calcul à partir du débit massique de l'air et du rapport air/carburant énoncée au paragraphe 7.3 de l'annexe 7 du règlement ONU n° 168.
- (6) Afin de clarifier l'applicabilité de la mesure de la puissance des groupes motopropulseurs électriques, il y a lieu de prévoir que la puissance nette du moteur et la puissance maximale sur 30 minutes soient toutes deux déterminées lorsque lesdits groupes motopropulseurs électriques sont composés de systèmes de commande et de moteurs constituant l'unique mode de propulsion pendant une partie du temps (véhicules hybrides).
- (7) Par souci de clarté et d'adéquation avec les règlements ONU n°s 154 et 168, il convient de rectifier certaines erreurs qui ont été détectées sous la forme de références communes incorrectes et de faire en sorte que l'article 2 et les annexes I et IIIA du règlement (UE) 2017/1151 soient alignés sur lesdits règlements ONU.
- (8) Dès lors, il y a lieu de modifier et de rectifier le règlement (UE) 2017/1151 en conséquence.
- (9) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) 2017/1151

Les annexes I, IIIA et XX du règlement (UE) 2017/1151 sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Rectifications du règlement (UE) 2017/1151

Les annexes I et IIIA du règlement (UE) 2017/1151 sont rectifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

⁽³⁾ Règlement ONU n° 168 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite (RDE) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

Article 3

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 2026.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Les annexes I, IIIA et XX du règlement (UE) 2017/1151 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

- a) au point 2.4.1, figure I.2.4, la ligne correspondant à l'entrée «Émissions de CO₂, consommation de carburant, consommation d'énergie électrique et autonomie électrique» est remplacée par la ligne suivante:

«Émissions de CO ₂ , consommation de carburant, consommation d'énergie électrique et autonomie électrique	Oui	Oui	Oui	Oui ⁽⁹⁾	Oui (les deux carburants)	Oui (les deux carburants)	Oui (essence), oui ⁽⁹⁾ (hydrogène)	Oui (les deux carburants)	Oui	Oui	Oui	Oui ⁽¹⁰⁾ »
--	-----	-----	-----	--------------------	---------------------------	---------------------------	---	---------------------------	-----	-----	-----	-----------------------

- b) à la figure I.2.4, dans la liste des notes relatives au tableau, les notes relatives au tableau ⁽⁹⁾ et ⁽¹⁰⁾ suivantes sont ajoutées:

«⁽⁹⁾ Lorsque le véhicule fonctionne à l'hydrogène, seule la consommation de carburant est déterminée.

⁽¹⁰⁾ La mesure des émissions de CO₂ n'est pas requise.»;

- c) les points 4.6 et 4.7 sont supprimés;

- d) à l'appendice 6, le tableau 1 est modifié comme suit:

- i) les lignes correspondant aux entrées EB, EC, AX, AY et AZ sont remplacées par les lignes suivantes:

«EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	28.11.2027
ED	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1 PC ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI			28.11.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	28.5.2029
EE	Euro 6e-bis-FCM		M1, N1 PC ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		M2, N2 PC ⁽⁴⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031
AX	s.o.	s.o.	M1, N1	Batterie, entièrement électrique			28.11.2027
AX	s.o.	s.o.	M2, N2	Batterie, entièrement électrique			28.5.2029

AS	s.o.	s.o.	M1, N1 PC ⁽³⁾	Batterie, entièrement électrique			30.6.2030
AS	s.o.	s.o.	M2, N2 PC ⁽⁴⁾	Batterie, entièrement électrique			30.6.2031
AY	s.o.	s.o.	M1, N1	Pile à combustible			28.11.2027
AY	s.o.	s.o.	M2, N2	Pile à combustible			28.5.2029
AT	s.o.	s.o.	M1, N1 PC ⁽³⁾	Pile à combustible			30.6.2030
AT	s.o.	s.o.	M2, N2 PC ⁽⁴⁾	Pile à combustible			30.6.2031
AZ	s.o.	s.o.	Les véhicules M1 et N1 utilisant des fiches de réception conformément au point 2.1.1 de l'annexe I	PI, CI			30.6.2030
AZ	s.o.	s.o.	Les véhicules M2 et N2 utilisant des fiches de réception conformément au point 2.1.1 de l'annexe I	PI, CI			30.6.2031»

ii) dans la liste des notes relatives au tableau, les notes relatives au tableau ⁽³⁾ et ⁽⁴⁾ suivantes sont ajoutées:

«⁽³⁾ Véhicules des catégories M1 et N1 produits par de petits constructeurs (*small-volume manufacturers, SVM*) au sens de l'article 3, point 48), du règlement (UE) 2024/1257 ou par de très petits constructeurs au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2024/1257.

«⁽⁴⁾ Véhicules des catégories M2 et N2 produits par de petits constructeurs (*small-volume manufacturers, SVM*) au sens de l'article 3, point 48), du règlement (UE) 2024/1257 ou par de très petits constructeurs au sens de l'article 3, point 49), du règlement (UE) 2024/1257»;

e) à l'appendice 7, le texte du premier tiret sous «certifie que» est remplacé par le texte suivant:

«— les types de véhicules énumérés dans la pièce jointe au présent certificat sont conformes aux dispositions du paragraphe 7 de l'appendice 1 de l'annexe C5 du règlement ONU n° 154 (*) concernant les performances en service du système OBD dans toutes les conditions de conduite raisonnablement prévisibles,

(*) Règlement ONU n° 154 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie électrique (WLTP) [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), série 02 d'amendements.».

2) L'annexe IIIA est modifiée comme suit:

- a) le premier paragraphe du point 3.3 est remplacé par le texte suivant:
«Des essais PEMS ne sont pas requis pour chaque “type de véhicule en ce qui concerne les émissions”. Différents types de véhicules au regard des émissions peuvent être rassemblés par le constructeur de véhicules pour former une “famille d'essai PEMS” conformément aux prescriptions du point 3.3.1, qui doit être validée conformément aux prescriptions du point 3.4.»;
- b) l'appendice 1 est remplacé par le texte suivant:

(3) «Appendice 1

Lorsqu'il est fait référence au “système portable de mesure des émissions” ou au “PEMS”, les prescriptions énoncées à l'annexe 4 du règlement ONU n° 168 (*) s'appliquent.

(*) Règlement ONU no 168 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions en conditions réelles de conduite (RDE) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).»;

c) l'appendice 7 est modifié comme suit:

- i) le point 5.1 est remplacé par le texte suivant:

«5.1. **Correction de la dérive**

La correction de la dérive est calculée conformément au paragraphe 5.0 de l'annexe 7 du règlement ONU n° 168.»;

- ii) le point 7.3 est remplacé par le texte suivant:

«7.3. **Méthode de calcul à partir du débit massique de l'air et du rapport air/carburant**

Le débit massique instantané peut être calculé conformément au paragraphe 7.3 de l'annexe 7 du règlement ONU n° 168.»;

- iii) au point 8, le paragraphe d'introduction est remplacé par le texte suivant:

«Les émissions massiques instantanées [g/s] doivent être déterminées en multipliant la concentration instantanée du polluant considéré [ppm] par le débit massique instantané des gaz d'échappement [kg/s], les deux valeurs étant corrigées et synchronisées pour tenir compte du temps de transformation, ainsi que par la valeur u correspondante du tableau A7/1. Si la mesure est effectuée sur une base sèche, la correction sec-humide selon le point 5.2 doit être appliquée aux concentrations instantanées des composants avant d'exécuter tout autre calcul. Le cas échéant, les valeurs d'émissions instantanées négatives doivent être prises en compte dans toutes les évaluations ultérieures des données. Les valeurs des paramètres doivent être prises en compte dans le calcul des émissions instantanées [g/s] telles qu'elles ont été relevées par l'analyseur, l'instrument de mesure de débit, le capteur ou l'ECU. L'équation suivante doit être appliquée:».

3) À l'annexe XX, le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. INTRODUCTION

La présente annexe énonce les prescriptions pour mesurer:

- a) la puissance nette du moteur;
- b) la puissance nette et la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques.

En ce qui concerne les groupes motopropulseurs électriques composés de systèmes de commande et de moteurs constituant l'unique mode de propulsion pendant une partie du temps, les prescriptions relatives à la mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 minutes des groupes motopropulseurs électriques s'appliquent en plus des prescriptions relatives à la mesure de la puissance nette du moteur.».

ANNEXE II

Les annexes I et IIIA du règlement (UE) 2017/1151 sont rectifiées comme suit:

- 1) Au point 3.5.2.2 de l'annexe I, l'équation est remplacée par l'équation suivante:

$$\langle E \rangle = |(V_2 - V_1)|/V_1.$$

- 2) L'appendice 9 de l'annexe IIIA est rectifié comme suit:

- a) au point 3.1.2, la troisième équation est remplacée par l'équation suivante:

$$\langle (v \times a)_i \rangle = \frac{v_i \times a_i}{3,6};$$

- b) au point 3.1.3.1, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le nombre d'ensembles de données avec des valeurs d'accélération $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ doit être supérieur ou égal à 100 dans chaque intervalle de vitesse.»;

- c) au point 4.1.1, «31,365» est remplacé par «31,635».
