

Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Exposé des motifs

Le projet de loi a pour objet d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » et de faire les modifications nécessaires à la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Ce protocole vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2010, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2006/38/CE, mais aussi au fait que l'Allemagne a entretemps quitté le système de l'Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de l'Allemagne du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Le protocole officialise par ailleurs l'« e-vignette », c'est-à-dire l'Eurovignette électronique ou virtuelle, introduite dès octobre 2008 (article 5 du protocole). Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet (www.eurovignettes.eu) et les agents de contrôle des cinq pays Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole susvisé, la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures a adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du « véhicule ».

Texte du projet de loi

Art. 1^{er}. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ou encore « NON-EURO », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.

Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquittement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. Il est ajouté l'annexe suivante :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

1. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

»

Commentaire des articles

ad article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010.

ad article 2

Cet article modifie la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 pour l'adapter d'une part au dernier protocole à l'Accord et d'autre part à la législation communautaire actuelle.

ad paragraphe 1.

Ce paragraphe introduit une nouvelle définition pour le terme « véhicule ». Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA est de 12 tonnes au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé dans le cadre du Comité de Coordination Eurovignette de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive et de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives (tant pour les entreprises que pour l'administration). Tous les Etats membres du système Eurovignette ont informé individuellement au début de 2012 la Commission européenne de cette décision, tel que requis par l'article 7, paragraphe 5, de la directive. La Commission européenne a pris note officiellement que le système de l'Eurovignette ne s'applique pas aux véhicules d'une MMA inférieure à 12 tonnes.

La différence de contenu par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules « prévus ou utilisés » pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules « qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises », c'est-à-dire « prévus » pour le transport de marchandises par route.

Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés *exclusivement* au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

A noter que la définition proposée dévie de celle contenue dans le protocole du 21 octobre 2010 pour tenir compte de celle de la directive 2011/76/UE.

Conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE telle que modifiée, les véhicules d'une MMA d'exactly 12 tonnes sont maintenant inclus dans le champ d'application, alors qu'auparavant ils en étaient exclus.

ad paragraphes 2. et 3.

La nouvelle définition prévue au paragraphe 2 reprend la définition et la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la directive 1999/62/CE telle que modifiée. En effet, les catégories EURO sont désormais inscrites dans l'annexe 0 de cette directive. Il n'est dès lors plus nécessaire de faire référence à un autre texte communautaire, la directive 88/77/CEE ayant par ailleurs été remplacée par la directive 2005/55/CE.

ad paragraphes 4. et 5.

La modification de l'article 5 tient compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Au cas où un transporteur achète l'Eurovignette dans un point de vente, les données du véhicule ainsi que la période couverte par le paiement sont entrées dans la base de données centrale, afin de permettre le contrôle dans les mêmes conditions qu'en cas de paiement par Internet. Dans tous les cas, le transporteur reçoit un reçu par lequel il pourra prouver, le cas échéant, le paiement du droit d'usage, par exemple en cas de défaillance du système.

Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle. Ce contrôle peut désormais se faire sans devoir nécessairement arrêter le véhicule.

ad paragraphes 6. à 7.

Les amendes de 25 à 500 euros ne sont plus dissuasives aujourd'hui. Il convient dès lors de les adapter vers le haut. L'avertissement taxé prévu actuellement pour le défaut d'une Eurovignette étant de 250 euros (cf. point E. de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points), il convient de fixer le seuil minimum de l'amende à ce même montant.

La disposition qu'en cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé n'est plus nécessaire avec la possibilité pour les tribunaux de prononcer des amendes jusqu'à 5.000 euros. Ceci devrait donner assez de marge d'appréciation aux juges.

La gravité des infractions permet la classification des amendes comme peine de police. Ceci permet en outre à l'avenir, si besoin en serait, de prévoir des avertissements taxés plus élevés que 250 euros.

ad paragraphe 8.

Le nouvel alinéa à ajouter in fine à l'article 8 donne la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner. Il est fait référence à la loi modifiée du 14 février 1955 afin que les mêmes règles s'appliquent que pour d'autres avertissements taxés, même en cas de modification de cette dernière loi.

ad paragraphe 9.

L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise comme annexe à la loi nationale à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouvel quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2.

Texte coordonné

de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Art. 1^{er}. Est approuvé l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles le 9 février 1994, appelé ci-après l'Accord.

Art. 2. (1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

(2) On entend par:

- «autoroute», les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles;
- «route de caractère similaire à une autoroute», les voies publiques signalées par le signal E17 «routes pour automobiles» prévu par la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- ~~«véhicules», les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises et qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg;~~
- «véhicule», un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.
- ~~«véhicule Euro I», tout véhicule présentant les caractéristiques définies dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres~~

relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules;

- ~~«véhicules Euro II», tout véhicule présentant les caractéristiques dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée précitée;~~
- ~~«véhicules non Euro», tout véhicule qui ne correspond pas aux définitions des véhicules Euro I et Euro II ainsi que tout véhicule pour lequel un document certifiant la conformité minimale des caractéristiques Euro I ou Euro II fait défaut;~~
- ~~«véhicule de la catégorie « EURO 0 » ou encore « NON-EURO », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.~~
- «droit d'usage», le paiement d'une somme déterminée, fixée par l'article 8 de l'Accord donnant droit à l'utilisation par un véhicule pendant une durée déterminée, exprimée en termes d'une année, d'un mois, d'une semaine ou d'une journée, d'une autoroute, d'une route à caractère similaire.

(3) Sont exonérées du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire.

(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 3. (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 4. Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d'usage en fonction des normes Euro prévues par la directive 88/77/CEE modifiée et le nombre d'essieux des véhicules. Ce règlement détermine également le montant du remboursement partiel du taux annuel en cas de restitution de l'attestation ainsi que les conditions et modalités du remboursement.

Art. 5. ~~(1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'un certificat délivré au débiteur du droit d'usage.~~

~~Le certificat est valable pour le véhicule moteur y identifié par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté.~~

~~(1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.~~

~~Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté.~~

(2) L'exemption du droit est certifiée par la délivrance au bénéficiaire d'une attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption.

~~(3) Tout conducteur d'un véhicule est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi les certificats de paiement ou d'exemption du droit d'usage.~~

~~(3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.~~

~~En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.~~

Art. 6. L'administration des douanes et des accises est compétente pour la fixation, la perception et le remboursement du droit d'usage et pour la délivrance des certificats de paiement et d'exemption.

L'article 1^{er}, sous B, de la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est complété par un point 3bis libellé comme suit: «Droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules

utilitaires lourds. – Fixation, perception et remboursement du droit d'usage et délivrance des certificats de paiement et d'exemption.»

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ainsi qu'aux dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution desdites prescriptions légales sont passibles d'une amende de ~~25 à 500~~ 250 à 5.000 euros.

Cette amende a le caractère d'une peine de police. ~~En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.~~

Les officiers de la police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Les dispositions des articles 15 et 16 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 de la présente loi.

La compétence de décerner des avertissements taxés, attribuée aux fonctionnaires énumérés à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, ou de prélever une somme à consigner selon les modalités de l'article 16 de cette loi, est étendue aux agents de l'administration des douanes et des accises habilités à cet effet par le directeur de cette administration pour les besoins de l'application des dispositions du présent article.

Le montant de la taxe et de la somme à consigner ainsi que les modalités d'application du présent article sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.

Art. 9. (1) La loi du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes et des droits et cotisations y assimilés est modifiée comme suit:

– Au paragraphe (1) de l'article 3, les termes, «du droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds», sont intercalés après ceux de «des taxes sur les véhicules à moteur mécanique».

– A l'article 11, il est ajouté un point 3bis de la teneur suivante: «le droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds».

ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

1. Véhicule «EURO 0»

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
<i>12,3</i>	<i>2,6</i>	<i>15,8</i>

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
<i>Véhicule «EURO I»</i>	<i>4,9</i>	<i>1,23</i>	<i>9,0</i>	<i>0,4 ⁽¹⁾</i>
<i>Véhicule «EURO II»</i>	<i>4,0</i>	<i>1,1</i>	<i>7,0</i>	<i>0,15</i>

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

Tableau de correspondance

Directive 2011/76/UE	Projet de loi
Art. 1 ^{er} , par. 1, point d) et par. 2 (nouvel Art. 7, par. 5)	Art. 2, par. 1
Directive 2006/38/CE (directive transposée par approbation du Protocole du 21 octobre 2010)	Projet de loi
Art. 1 ^{er} , point 12) (nouvelle Annexe 0)	Annexe