Informations de base

2007/0295(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules Abrogation Directive 2005/55/EC 2003/0205(COD) Abrogation Directive 2005/78/EC 2003/0205(COD) Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Abrogation 2022/0365(COD) Modification 2016/0014(COD) Modification 2018/0143(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	GROOTE Matthias (PSE)	26/02/2008

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	WEISGERBER Anja (PPE-DE)	25/03/2008
TRAN Transports et tourisme	BLOKLAND Johannes (IND/DEM)	22/01/2008

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	2947	2009-06-08
Environnement	2784	2008-06-05
Environnement	2856	2008-03-03

Commission européenne	DG de la Commission: Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME Commissaire: VERHEUGEN Günter

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
21/12/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0851	Résumé
15/01/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
03/03/2008	Débat au Conseil		
05/06/2008	Débat au Conseil		
15/07/2008	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
11/08/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0329/2008	
15/12/2008	Débat en plénière		
16/12/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0604/2008	Résumé
16/12/2008	Résultat du vote au parlement		
08/06/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
18/06/2009	Signature de l'acte final		
18/06/2009	Fin de la procédure au Parlement		
18/07/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2007/0295(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2005/55/EC 2003/0205(COD) Abrogation Directive 2005/78/EC 2003/0205(COD) Modification Directive 2007/46/EC 2003/0153(COD) Modification Règlement (EC) No 715/2007 2005/0282(COD) Abrogation 2022/0365(COD) Modification 2016/0014(COD) Modification 2018/0143(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/6/57777

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE405.926	07/05/2008	
Avis de la commission	TRAN	PE402.847	08/05/2008	
Amendements déposés en commission		PE407.814	09/06/2008	
Avis de la commission	IMCO	PE406.004	25/06/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0329/2008	11/08/2008	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0604/2008	16/12/2008	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03733/2008/LEX	18/06/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2007)0851	21/12/2007	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1718	21/12/2007	
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1720	21/12/2007	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)402	29/01/2009	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0754/2008	22/04/2008	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32009R0595R(01)
JO L 200 31.07.2009, p. 0052

Règlement 2009/0595
JO L 188 18.07.2009, p. 0001

Résumé

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 16/12/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 610 voix pour, 11 voix contre et 22 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Matthias **GROOTE** (PSE, DE), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements adoptés en 1ère lecture de la procédure de codécision résultent d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil. Les principaux éléments du compromis sont les suivants :

Champ d'application : à la demande du constructeur, la réception d'un véhicule complet accordée conformément au règlement sera étendue :

- au même véhicule incomplet ayant une masse de référence inférieure à 2610 kg. Cette extension aura lieu si le constructeur peut démontrer que toutes les combinaisons de carrosserie devant être montées sur le véhicule incomplet augmentent la masse de référence du véhicule au-delà de 2610 kg ;
- à ses variantes et versions ayant une masse de référence supérieure à 2380 kilos pour autant que le véhicule satisfasse également aux exigences en matière de mesure des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburant établies dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses mesures d'exécution.

Définitions : la définition du « système de diagnostic embarqué » ou « système OBD » est précisée. Il s'agit d'un système embarqué dans un véhicule ou un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation. La Commission pourra adapter cette définition pour tenir compte des progrès techniques accomplis en matière de systèmes OBD, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

La définition d' « information sur la réparation et l'entretien des véhicules » englobe désormais l'aide au diagnostic à distance du véhicule.

Exigences et essais : les mesures d'application devront concerner également : i) l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions effectives des véhicules en circulation, la vérification et la réduction des émissions hors cycle, la fixation de valeurs limites pour le nombre de particules dans le respect des exigences ambitieuses en vigueur en matière de protection de l'environnement; ii) les carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz; iii) le fonctionnement correct et la régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution; les dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct des mesures de maîtrise des émissions de NOx. Ces dispositions assureront que les véhicules ne puissent fonctionner si les mesures de maîtrise des émissions de NOx sont inopérantes du fait, par exemple, de l'absence d'un réactif nécessaire, d'un flux de recyclage des gaz d'échappement (RGE) incorrect ou de la désactivation du recyclage des gaz d'échappement.

Accès aux informations : les constructeurs devront fournir aux opérateurs indépendants un accès sans restriction et standardisé aux informations du système OBD, aux équipements de diagnostic et autres, aux outils, y compris les logiciels appropriés, et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules. Ils devront fournir un système standardisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

Dans le cas d'une réception multiétape, le constructeur chargé d'une réception donnée est également responsable de la communication des informations sur les réparations en lien avec l'étape concernée tant au constructeur final qu'aux opérateurs indépendants. Le constructeur final est responsable de la communication d'informations concernant l'ensemble du véhicule aux opérateurs indépendants.

En attendant l'adoption de la norme pertinente, par exemple à l'issue des travaux du CEN, les informations du système OBD et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules doivent être présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire. Cette information doit être disponible sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.

Incitations financières : alors que la commission parlementaire responsable avait proposé de supprimer la disposition prévoyant d'autoriser les différents États membres à accorder des incitations financières, le compromis dispose que les États membres pourront accorder de telles incitations. Ces incitations s'appliqueront à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Toutefois, elles cesseront de s'appliquer au plus tard le 31 décembre 2013.

Sanctions : les types d'infractions des constructeurs, réparateurs et opérateurs qui sont susceptibles de sanctions comprennent la falsification des systèmes de maîtrise des émissions de NOx. Cela inclut, par exemple, la falsification des systèmes qui utilisent un réactif consommable. Le terme « falsification » signifie l'inactivation, l'adaptation ou la modification du système de propulsion ou de maîtrise des émissions du véhicule, y compris tout logiciel ou autre élément de maîtrise logique de ces systèmes, avec comme conséquence, volontaire ou non, de détériorer les performances du véhicule en matière d'émissions.

Redéfinition des spécifications : après l'achèvement des volets pertinents du programme de mesure des particules de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté et conformément à la procédure de réglementation avec contrôle:

- introduira, en tant que dispositif supplémentaire de maîtrise des émissions de particules, des valeurs limites basées sur le nombre de particules, à un niveau adapté aux technologies effectivement utilisées à ce moment pour satisfaire à la limite de masse des particules;
- adoptera une procédure de mesure du nombre de particules.

Par ailleurs, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, la Commission précisera une valeur limite de NO_2, en plus de celle qui concerne la quantité totale de NOx, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle, le cas échéant. La limite concernant le NO_2 sera fixée à un niveau conforme aux performances des technologies existant à cette époque.

Entrée en vigueur : l'industrie doit se voir accorder un délai approprié pour se conformer aux futures valeurs limites d'émissions et procéder aux évolutions techniques nécessaires. Le règlement s'appliquera donc à partir 31 décembre 2012 tandis que certains points de l'annexe s'appliqueront à partir du 31 décembre 2013. La Commission adoptera les mesures d'exécution visées à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, points a) et b) du règlement, au plus tard le 1er avril 2010.

Promouvoir le marché des véhicules propres et à haute efficacité énergétique : la Commission est invitée à étudier la faisabilité et l'élaboration d'une définition et d'une méthodologie concernant le calcul de la consommation d'énergie et des émissions de CO_2 pour des véhicules entiers et pas seulement pour des moteurs, sans préjudice de l'utilisation d'essais virtuels et réels. Une éventuelle définition et la méthodologie devraient également s'appliquer à des concepts de transmission alternatifs (exemple: véhicules hybrides) et aux effets des améliorations apportées aux véhicules, par exemple en ce qui concerne l'aérodynamique, le poids, la capacité de chargement et la résistance au roulement. En outre, les États membres devraient s'appuyer sur les normes Euro VI pour élaborer des mesures visant à assurer l'équipement des véhicules utilitaires lourds existants.

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 21/12/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de protection de l'environnement en ce qui concerne les émissions atmosphériques des véhicules utilitaires lourds (nouvelle norme EURO VI).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : bien que la qualité de l'air se soit améliorée au cours des dix dernières années, il subsiste des problèmes sensibles sur ce plan dans l' ensemble de l'Union européenne, en particulier dans les zones urbaines et dans les régions à forte population.

Les limites d'émission Euro IV pour les camions et les bus sont applicables à partir du 9 novembre 2006 et les limites d'émission Euro V s'appliqueront à partir du 1er octobre 2008 pour les nouvelles réceptions dans les deux cas. Une action au niveau communautaire pour réduire polluants émis par les véhicules motorisés lourds s'impose afin d'empêcher l'apparition de normes pour les produits différentes d'un État membre à l'autre, ce qui entraînerait une fragmentation du marché intérieur et l'imposition d'obstacles superflus aux échanges intracommunautaires.

La présente proposition a été mise au point dans le contexte du programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE) qui a fourni la base technique de l' établissement de la stratégie thématique de la qualité de l'air (voir INI/2006/2060). Sur cette base, la Commission a identifié les mesures nécessaires pour atteindre les niveaux de qualité de l'air nécessaires. Euro VI constitue l'une parmi plusieurs mesures de ce type qui sont importantes pour réduire les émissions de précurseurs d'ozone (comme les oxydes d'azote – NOX et les hydrocarbures – HC) et de particules. Les réactions obtenues dans le cadre de la consultation publique des parties intéressées ont été prises en compte. Le coût et les avantages des différentes options ont été jaugés dans le cadre d'une évaluation d'impact.

CONTENU : la présente proposition « Euro VI » exige un nouveau resserrement des limites d'émissions des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NOx) par rapport aux limites définies dans le cadre de l'étape Euro V :

- Il sera exigé une **réduction de 66% de la masse des émissions de particules** des véhicules équipés de moteurs à allumage par compression. Tandis que cet abaissement de la limite d'émissions ne prescrit pas une technologie particulière, il exigera de facto l'introduction de filtres à particules diesel.

- Pour les véhicules équipés de moteurs à allumage par compression, une **réduction de 80% des émissions d'oxydes d'azote (NOx)** est prévue. Pour se conformer à cette limite d'émission, des mesures internes sur le moteur (par exemple, la recirculation des gaz d'échappement – EGR) et des dispositifs de post-traitement (par exemple, la réduction catalytique sélective – SCR) seront nécessaires en l'état actuel de la technique. La proposition prévoit également des réductions d'émission dans le cas des moteurs à allumage commandé.

La proposition comporte une exigence selon laquelle les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules devront être communiquées par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (le « format OASIS »).

Le règlement proposé introduit également des exigences, élaborées dans le cadre du groupe de travail CEE-ONU WP.29 - le forum mondial pour l' harmonisation des réglementations concernant les véhicules - relatives à:

1) l'utilisation, pour l'évaluation des émissions de polluants, de cycles de conduites en régime stabilisé (WHSC) et en régime transitoire (WHTC) harmonisés au niveau mondial;

2) la méthodologie de contrôle et de mesure des émissions;

3) les systèmes de diagnostic embarqués harmonisés à l'échelle mondiale (WWH-OBD).

La proposition introduit enfin des exigences concernant l'homologation des composants de post-traitement des gaz d'échappement tels que les catalyseurs et les filtres à particules diesel (DPF).

La norme Euro VI devrait entrer en vigueur en avril 2013. La proposition prévoit des périodes transitoires pour accorder des délais suffisants aux constructeurs automobiles.

Réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et accès aux informations sur la répartition et l'entretien des véhicules

2007/0295(COD) - 18/06/2009 - Acte final

OBJECTIF : introduire des limites plus strictes pour les oxydes d'azote et les particules (Euro VI) émis par les camions et les autobus.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil 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.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement qui impose une réduction des oxydes d'azote et des particules émis par les camions et les autobus par rapport au niveau Euro V.

Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

Champ d'application : le règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M 1, M 2, N 1 et N 2, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence dépasse 2610 kg et à tous les véhicules à moteur des catégories M 3 et N 3, tels que définis dans ladite annexe.

À la demande du constructeur, la réception d'un véhicule complet accordée conformément au règlement et à ses mesures d'exécution est étendue : i) au même véhicule incomplet ayant une masse de référence ne dépassant pas 2610 kg, si le constructeur peut démontrer que toutes les combinaisons de carrosserie devant être montées sur le véhicule incomplet augmentent la masse de référence du véhicule au-delà de 2610 kg ; ii) à ses variantes et versions ayant une masse de référence dépassant 2380 kg, pour autant que le véhicule satisfasse également aux exigences en matière de mesure des émissions de gaz à effet de serre et de consommation de carburant établies dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses mesures d'exécution.

Obligations des constructeurs : les constructeurs doivent démontrer que tous les nouveaux véhicules, tous les nouveaux moteurs et tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution requérant une réception, qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté, ont été réceptionnés conformément au règlement et à ses mesures d'exécution. Ils doivent veiller à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient suivies. À cet effet, la directive détermine les kilométrages et les intervalles par référence auxquels les essais de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution mis en œuvre pour la réception et l'essai de conformité des véhicules ou moteurs en service doivent être effectués.

Exigences et essais (comitologie) : la Commission adoptera, en conformité avec la procédure de règlementation avec contrôle, les mesures d'application suivantes : i) émissions au tuyau arrière d'échappement; ii) émissions du carter ; iii) systèmes OBD et performances en service des dispositifs de maîtrise de la pollution ; iv) dispositifs de maîtrise de la pollution ; v) émissions de CO_2 et consommation de carburant ; vi) octroi d' extensions d'homologations; vii) équipements d'essai; viii) carburants de référence, comme l'essence, le gazole, les gaz et les biocarburants, tels que le bioéthanol, le biodiesel et le biogaz; ix) mesure de la puissance du moteur; x) fonctionnement correct et régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution; xi) dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct des mesures de maîtrise des émissions de NOx.

Accès aux informations : les constructeurs devront : i) fournir aux opérateurs indépendants un accès sans restriction et standardisé aux informations du système OBD, aux équipements de diagnostic et autres, aux outils, y compris les logiciels appropriés, et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules ; ii) fournir un système standardisé, sécurisé et à distance pour permettre aux réparateurs indépendants de réaliser des opérations qui impliquent d'accéder au système de sécurité du véhicule.

En attendant l'adoption de la norme pertinente, par exemple à l'issue des travaux du CEN, les informations du système OBD et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules doivent être présentées de manière aisément accessible et non discriminatoire. Cette information doit être disponible sur les sites internet des constructeurs, ou, si cela n'est pas possible du fait de la nature de l'information, sous un autre format approprié.

Il faut noter que le règlement **définit un «système de diagnostic embarqué»** ou « système OBD » comme un système embarqué dans un véhicule ou un moteur qui a la capacité de détecter des dysfonctionnements et, le cas échéant, de signaler leur survenance par l'intermédiaire d'un système d'alarme, d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen d'informations stockées dans une mémoire d'ordinateur et de communiquer ces données aux fins de consultation.

Réception des pièces de rechange : la vente ou le montage, sur un véhicule, de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules homologués conformément au règlement et à ses mesures d'exécution, seront interdits s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été octroyée en conformité avec le règlement et avec ses mesures d'exécution.

Incitations financières : les États membres pourront accorder de telles incitations. Ces incitations s'appliqueront à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au règlement et à ses mesures d'exécution. Toutefois, elles cesseront de s'appliquer au plus tard le 31 décembre 2013.

Sanctions : les États membres doivent établir les dispositions concernant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du règlement et à ses mesures d'exécution. Les types d'infractions des constructeurs qui donnent lieu à des sanctions sont notamment: i) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel; ii) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service; iii) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception; iv) le recours à des stratégies d'invalidation; v) le refus de fournir un accès aux informations.

Le terme « **falsification** » signifie l'inactivation, l'adaptation ou la modification du système de propulsion ou de maîtrise des émissions du véhicule, y compris tout logiciel ou autre élément de maîtrise logique de ces systèmes, avec comme conséquence, volontaire ou non, de détériorer les performances du véhicule en matière d'émissions.

Redéfinition des spécifications : après l'achèvement des volets pertinents du programme de mesure des particules (PMP) de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l' environnement dans la Communauté, et en conformité avec la procédure de règlementation avec contrôle: a) introduira, en tant que dispositif supplémentaire de maîtrise des émissions de particules, des valeurs limites basées sur le nombre de particules, à un niveau adapté aux technologies effectivement utilisées à ce moment-là pour satisfaire à la limite de masse des particules; b) adoptera une procédure de mesure du nombre de particules.

Par ailleurs, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté, la Commission précisera une valeur limite de NO 2 en plus de celle qui concerne la quantité totale de NO x, le cas échéant.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 07/08/2009. L'article 8, paragraphe 3, et l'article 10 sont applicables à partir du 07/08/2009 et les points 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) et 3 e) i) de l'annexe II sont applicables à partir du 31/12/2013.

Les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont abrogées avec effet au 31/12/2013.