

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> octobre 2018  
(OR. en)

12627/18

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2017/0293(COD)**

---

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

## **NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	12303/18
N° doc. Cion:	14217/1/17 REV1 - COM(2017) 676 final/2
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) - Orientation générale

---

## **I. INTRODUCTION**

1. Le 8 novembre 2017, la Commission a présenté une proposition de règlement concernant l'établissement de nouvelles normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes. Cette proposition vise, notamment, à permettre de parvenir à l'objectif, fixé par le Conseil européen, d'une réduction de 30 % des émissions d'ici 2030 dans les secteurs ne relevant pas du SEQE, tel qu'il se traduit dans les objectifs nationaux dans le règlement sur la répartition de l'effort, et de réaliser les objectifs de l'accord de Paris

2. À cette fin, la Commission propose d'établir des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échelle de l'UE pour les voitures particulières et les camionnettes neuves, fixés à 15 % pour la période 2025-2029 et à 30 % à partir de 2030, par rapport aux objectifs établis pour 2021 par la législation antérieure.

La proposition maintient la masse des véhicules du parc automobile en tant que paramètre pour le calcul des objectifs spécifiques de chaque constructeur.

3. Afin de favoriser progressivement l'adoption de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV), la proposition de la Commission comporte un mécanisme prévoyant, à partir de 2025, d'inciter les constructeurs à mettre sur le marché un nombre plus élevé de ce type de véhicules. Si la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions d'un constructeur dépasse certaines valeurs de référence, celui-ci sera récompensé en se voyant assigner des objectifs d'émission de CO<sub>2</sub> moins stricts. Il est proposé d'établir cette valeur de référence à 15 % pour la période 2025-2029 et à 30 % à partir de 2030.
4. Au Parlement européen, Mme Miriam DALLI (S&D, MT) a été nommée rapporteure pour la proposition, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI). La commission ENVI a adopté son rapport le 10 septembre 2018. La plénière devrait procéder à un vote sur le texte le 3 octobre 2018.
5. Le Comité économique et social a rendu son avis le 14 février 2018. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.
6. Le Conseil "Environnement" a tenu un débat d'orientation consacré à la proposition le 25 juin 2018.
7. Le 26 septembre 2018, le Comité des représentants permanents a examiné la proposition sur la base d'un texte de compromis de la présidence<sup>1</sup>. Toutes les délégations ont souligné qu'il importait de toute urgence de trouver un accord sur le dossier et ont apporté leur soutien aux efforts déployés par la présidence en vue de parvenir à une orientation générale lors de la session du Conseil "Environnement" du 9 octobre 2018.

---

<sup>1</sup> Document 12303/18.

8. Sur la base de ces discussions, la présidence a conclu que les questions en suspens à propos du niveau d'ambition de la proposition devraient être résolues au niveau politique et elle a décidé de maintenir son compromis en l'état.

## II. ÉTAT DES TRAVAUX

9. Tout au long des discussions sur la proposition, le principal point de divergence entre les États membres a porté sur le niveau d'ambition du texte, à savoir les objectifs 2025 et 2030 et le mécanisme d'incitation ZLEV. Les délégations ont exprimé des positions très différentes, les unes estimant que la proposition de la Commission était trop ambitieuse et les autres, qu'elle ne l'était pas assez, en particulier en ce qui concerne l'objectif 2030.
10. Les délégations ont d'une manière générale admis qu'il fallait décarboner le secteur des transports dans le cadre de la réalisation des objectifs en matière de climat. Par conséquent, les discussions ont principalement concerné le rythme de la transition et les effets sur la compétitivité, l'emploi et les consommateurs, notamment, et le fait que les États membres pourraient être affectés à des degrés divers.
11. Tout en étant conscientes que le règlement ne peut régler la question sur le fond, plusieurs délégations ont déclaré qu'une question importante à leurs yeux concerne la probable "fuite de carbone intra-UE" dans le secteur des transports à la suite d'une augmentation des importations de véhicules d'occasion depuis les États membres à haut revenu vers les États membres à faible revenu.
12. Dans ce contexte, et afin d'orienter les discussions et de commencer à rapprocher les positions, la présidence a présenté un texte de compromis, dans lequel l'objectif 2030 pour les voitures est porté à 35 %, tout en indiquant que ce chiffre devait faire l'objet de nouvelles discussions. Par ailleurs, l'évaluation à laquelle doit procéder la Commission en 2024 devrait envisager de nouvelles réductions après 2030, à la lumière des objectifs de l'accord de Paris, et proposer le cas échéant des objectifs à partir de 2040.

Par ailleurs, il a été proposé d'accorder un traitement plus favorable aux voitures hybrides rechargeables dans le cadre du mécanisme d'incitation ZLEV, la référence ZLEV 2030 étant toutefois portée à 35 % pour les voitures, ce qui correspond au niveau d'ambition plus élevé pour 2030. Cette proposition aiderait notamment les constructeurs à atteindre l'objectif 2025.

En outre, le compromis aborde la question des voitures d'occasion et un certain nombre d'autres points qui ont été soulevés, notamment les mesures relatives au passage des valeurs NEDC aux valeurs WLTP visant à faire en sorte d'obtenir des constructeurs des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> fiables et représentatives.

13. À l'issue de l'examen du texte de compromis de la présidence, les délégations, tout en appréciant les efforts déployés par celle-ci, ont pour l'essentiel à ce stade maintenu leur position initiale sur le niveau d'ambition. Pour la grande majorité des délégations, le texte n'est pas acceptable dans sa forme actuelle, même si un certain nombre d'entre elles estiment qu'il constitue un pas dans la bonne direction.
- Un grand nombre de délégations ont demandé tout au long des travaux que le niveau d'ambition soit relevé, faisant valoir en particulier que ce serait nécessaire compte tenu des objectifs nationaux inscrits dans le règlement sur la répartition de l'effort et des objectifs de l'accord de Paris et que cela garantirait l'esprit d'innovation et la compétitivité du secteur également à plus long terme. Pour elles, bien que le texte contienne des éléments allant dans le sens d'un relèvement du niveau d'ambition, le compromis de la présidence ne va pas assez loin. Parmi ces délégations, les positions varient sur plusieurs points. Certaines souhaitent que soient renforcés les deux objectifs (2025 et 2030), tandis que d'autres ne demandent qu'un relèvement de l'objectif 2030. Les positions divergent sur le niveau des objectifs 2025 et 2030, et certaines délégations n'ont pas encore pris position sur des chiffres précis. Certaines délégations sont favorables à la différenciation entre voitures et camionnettes, ainsi qu'au maintien de la proposition de la Commission concernant les camionnettes, alors que d'autres souhaitent des objectifs identiques pour les deux types de véhicules. Plusieurs délégations tiennent à ce que le mécanisme d'incitation ZLEV soit renforcé par un nouveau relèvement des références ZLEV et l'ajout d'un malus (le non-respect de la référence ZLEV se traduira par des objectifs plus élevés en matière de CO<sub>2</sub>) ou par un traitement plus favorable des véhicules à émission nulle dans le cadre du mécanisme. Un certain nombre de délégations ont toutefois fait observer que, si les objectifs étaient suffisamment élevés, elles pourraient faire preuve de souplesse dans leurs desideratas. D'autres délégations semblent relativement satisfaites de la proposition de la Commission ou ont indiqué que, si les objectifs étaient suffisamment élevés, il ne serait peut-être pas nécessaire de prévoir un tel mécanisme.

- À l'inverse, un certain nombre de délégations ont demandé tout au long des travaux que les objectifs soient ambitieux et néanmoins réalistes et réalisables, compte tenu aussi d'autres aspects tels que l'emploi, la compétitivité et le coût pour les consommateurs. Elles considèrent que le texte de la présidence va trop loin, soit parce que le niveau d'ambition proposé par la Commission est trop élevé, soit parce que la proposition de la Commission représente le maximum qu'elles peuvent accepter. Certaines délégations sont cependant favorables au traitement plus favorable proposé pour les hybrides rechargeables. D'une manière générale, elles se sont opposées à l'ajout d'un malus dans le mécanisme d'incitation ZLEV.

14. Par ailleurs, un certain nombre de délégations lient le paramètre de l'utilité qu'est la masse au niveau d'ambition et maintiennent qu'elles souhaitent la suppression de ce paramètre, certaines uniquement en ce qui concerne les voitures. D'autres s'opposent à cette suppression, apportant leur soutien à la proposition de la Commission et faisant valoir que la question de la masse est plutôt liée à la concurrence entre les constructeurs.

Certaines délégations maintiennent leur demande en vue d'une prolongation de la dérogation de niche au-delà de 2025.

15. Les autres questions ci-après ont également été soulevées:

- une délégation a proposé de prévoir dans la clause de réexamen une évaluation ex ante portant sur l'introduction d'un mécanisme formel d'échange entre constructeurs de quotas d'émissions en fonction des performances;
- certaines délégations ont répété qu'il importait de veiller à ce que les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> provenant des constructeurs soient représentatives des émissions réelles, et elles se sont déclarées prêtes à envisager comment apporter de nouvelles améliorations.

### **III. CONCLUSION**

16. Le Conseil est invité à résoudre les questions ayant trait au niveau d'ambition qui demeurent en suspens et à adopter une orientation générale sur la base du texte figurant à l'annexe de la présente note.

Cette orientation générale constituera le mandat de négociation du Conseil avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte)<sup>2</sup>**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,  
vu la proposition de la Commission européenne,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,  
vu l'avis du Comité économique et social européen,  
vu l'avis du Comité des régions,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

<sup>2</sup> Les modifications par rapport au document de la Commission sont soulignées.  
Les suppressions sont signalées par des crochets.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup> et le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> ont été modifiés de façon substantielle à plusieurs reprises. De nouvelles modifications étant nécessaires, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.
- (2) Il convient que le présent règlement soit applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 afin de permettre une transition cohérente et efficace à la suite de la refonte et de l'abrogation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011. Toutefois, il est approprié de maintenir inchangées jusqu'en 2024 les normes de performance en matière de CO<sub>2</sub> et les modalités pour les atteindre telles qu'elles ont été fixées dans lesdits règlements.
- (3) La communication de la Commission intitulée "Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions"<sup>5</sup> exprime une ambition claire: d'ici le milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être inférieures d'au moins 60 % à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro. Il est nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030.

---

<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

<sup>5</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM(2016) 501 final)].

- (4) Les communications de la Commission intitulées "L'Europe en mouvement"<sup>6</sup> et "Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs"<sup>7</sup> soulignent que les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont un moteur puissant pour l'innovation et l'efficacité et contribueront à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile et à tracer la voie pour des véhicules à émission nulle et à faibles émissions d'une manière technologiquement neutre.
- (5) Le présent règlement ouvre un chemin clair pour les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport routier et contribue à la réalisation de l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la session du Conseil "Environnement", le 6 mars 2015.
- (6) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.

---

<sup>6</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: L'EUROPE EN MOUVEMENT Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous (COM(2017) 283 final).

<sup>7</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: "Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs" (COM(2017) 675 final).

- (6 bis) L'accord de Paris fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir l'élévation de la température moyenne mondiale nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour la maintenir à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Afin de réaliser ce but, de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> seront nécessaires également pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030.
- (7) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par une approche globale et technologiquement neutre pour la promotion de la réduction des émissions et de l'efficacité énergétique dans les transports, pour l'électrification des transports et pour le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur, également après 2020.
- (8) L'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement [...] présentées dans la communication de la Commission sur la stratégie pour une Union de l'énergie<sup>8</sup> [...], afin d'offrir aux consommateurs de l'Union un approvisionnement en énergie sûr, durable, compétitif et abordable. La [...] communication affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique qui peut être réalisé également en continuant à durcir les normes d'émission de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers dans la perspective de 2030.

---

<sup>8</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et à la Banque européenne d'investissement: "Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique" (COM(2015) 80 final).

- (9) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils avaient généré d'importantes économies d'émissions, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été prévu à l'origine. Ces règlements ont également généré une importante valeur ajoutée de l'Union qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales.
- (10) Il est donc approprié de poursuivre les objectifs de ces règlements en adoptant, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du parc de l'UE d'ici à 2030. Pour définir les niveaux de réduction, il a été tenu compte de leur efficacité pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement sur la répartition de l'effort [.../...] d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs et les utilisateurs des véhicules, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, la compétitivité et l'innovation et des avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique. [Compte tenu du fait que la part de marché et donc la contribution globale des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières sont nettement plus élevées que celles des véhicules utilitaires légers, une approche différenciée entre voitures particulières et véhicules utilitaires légers est jugée appropriée.]

- (11) Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, une nouvelle procédure d'essai pour mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules légers, à savoir la procédure WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure), définie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission<sup>10</sup>, est entrée en vigueur en 2017. Cette [...] procédure d'essai [...] fournit des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d'utilisation réelles. Il est donc approprié que les nouveaux objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> s'appuient sur les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées sur la base de cette procédure d'essai. Compte tenu, toutefois, du fait que les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées selon la méthode WLTP seront disponibles pour les besoins du contrôle de la conformité aux objectifs à partir de 2021, il est approprié que les nouvelles normes de performance en matière d'émissions soient définies en tant que niveaux de réduction fixés par rapport à la moyenne pour 2021 des objectifs d'émissions spécifiques [...] calculés sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées aux fins des essais de mesure des émissions WLTP. Afin d'assurer la fiabilité et la représentativité des valeurs utilisées comme point de départ pour définir les niveaux de réduction à appliquer en 2025 et 2030, les conditions de réalisation de ces mesures doivent être clarifiées dans le cadre de la mise en œuvre des règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153<sup>11</sup>.
- (12) Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union.

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> 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).

<sup>11</sup> À mettre à jour après l'adoption des règlements d'exécution.

- (13) Des niveaux de réduction pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs devraient donc être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de 2030. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.
- (13 bis) Les normes de performances en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> établies dans le présent règlement s'appliquent aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs. En ce qui concerne le parc existant de véhicules utilitaires légers, y compris les véhicules d'occasion, des mesures supplémentaires visant à réduire les émissions peuvent également être prises, notamment au niveau national et au niveau de l'UE.
- (14) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur, la concurrence se renforce et le secteur automobile mondial change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment d'incitations particulières dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui contribue à créer un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.
- (15) Un mécanisme d'incitation spécifique devrait être mis en place pour faciliter une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme de bonification devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.
- (16) La fixation de [...] références pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'UE, assorties d'un mécanisme bien conçu permettant d'ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne le CO<sub>2</sub> en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement et le déploiement de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels.

- (17) Afin de déterminer les bonifications pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO<sub>2</sub> entre les véhicules. En ce qui concerne les voitures particulières, l'importance des véhicules à faibles émissions, en particulier des véhicules hybrides rechargeables, pour la transition vers des véhicules à émission nulle devrait être reconnue de manière appropriée lors de la détermination des bonifications. Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour le CO<sub>2</sub>. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.
- (18) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux.
- (19) Afin de préserver la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> selon l'utilité des véhicules sur une base linéaire.
- Maintenir la masse en tant que paramètre de l'utilité est jugé cohérent avec le régime existant. Afin de mieux refléter la masse des véhicules utilisés sur la route, le paramètre de la masse en ordre de marche devrait être remplacé, avec effet à partir de 2025, par la masse d'essai du véhicule, telle que spécifiée dans la procédure d'essai WLTP adoptée sur la base du règlement [...](CE) n° 715/2007.
- (20) Il convient d'éviter que les objectifs à l'échelle du parc de l'UE ne soient altérés en raison de changements de la masse moyenne du parc. Les changements de la masse moyenne devraient donc être reflétés sans retard dans les calculs des objectifs d'émissions spécifiques et les ajustements de la valeur de la masse moyenne qui est utilisée à cette fin devraient donc avoir lieu tous les deux ans, avec effet à partir de 2025.

- (21) Afin de répartir l'effort de réduction des émissions d'une manière neutre et équitable sur le plan de la concurrence qui reflète la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et dans la perspective du passage, en 2021, à des objectifs d'émissions spécifiques basés sur la méthode WLTP, il est approprié de déterminer la pente de la courbe de valeurs limites sur la base des émissions spécifiques de l'ensemble des véhicules nouvellement immatriculés cette année-là, et de prendre en compte le changement dans les objectifs à l'échelle du parc de l'UE entre 2021, 2025 et 2030, en vue d'assurer un effort de réduction égal de tous les constructeurs. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la même approche que celle applicable aux constructeurs de voitures devrait s'appliquer aux constructeurs de camionnettes légères, dérivées de voitures, tandis que, pour les constructeurs de véhicules relevant des segments plus lourds, une pente plus élevée et fixe devrait être adoptée pour l'ensemble de la période cible.
- (22) Le présent règlement [...] entend réaliser ses objectifs notamment en incitant le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prévoit un mécanisme qui devrait être capable de prendre en compte les évolutions technologiques à venir.

L'expérience montre que les éco-innovations ont contribué avec succès au bon rapport coût-efficacité des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, ainsi qu'à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> réelles. Cette modalité devrait donc être maintenue et le champ d'application devrait être étendu pour susciter des améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation.

- (23) Un équilibre devrait cependant être assuré entre les incitations en faveur des éco-innovations et les technologies pour lesquelles l'effet de réduction des émissions est démontré dans le cadre de la procédure d'essai officielle. Par conséquent, il est approprié de maintenir un plafond en ce qui concerne les économies d'émissions dues aux éco-innovations qu'un constructeur peut prendre en compte pour les besoins de la conformité à l'objectif. La Commission devrait avoir la possibilité de revoir le niveau du plafond, en particulier pour prendre en compte les effets de la modification de la procédure d'essai officielle. Il est également approprié de clarifier la manière dont les économies réalisées devraient être calculées pour les besoins de la conformité à l'objectif.

- (24) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que l'entité qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (25) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement.
- (26) Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir la possibilité de demander d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés.
- (27) Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les plus petits constructeurs du respect des objectifs d'émissions spécifiques définis selon l'utilité du véhicule, de la charge administrative importante liée à la procédure de dérogation et des avantages marginaux en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules vendus par lesdits constructeurs, les constructeurs qui représentent moins de 1 000 voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par an devraient être exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

Toutefois, lorsqu'un constructeur qui est couvert par une exemption demande néanmoins et obtient une dérogation, il est approprié que ce constructeur soit tenu de respecter l'objectif indiqué dans cette dérogation.

- (28) La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés de dérogations à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km à l'échelle du parc garantit que l'effort de réduction requis des constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs par rapport à cet objectif. Cependant, l'expérience montre que les constructeurs spécialisés ont le même potentiel que les grands constructeurs pour atteindre les objectifs en matière de CO<sub>2</sub> et, en ce qui concerne les objectifs fixés à partir de 2025, il n'est pas jugé approprié de faire la distinction entre ces deux catégories de constructeurs.
- (29) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures et tous les véhicules utilitaires légers devraient être pris en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques. Bien que le règlement (CE) n° 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence de plus de 2 610 kg et auxquels la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, dudit règlement [...], les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément aux mêmes procédures de mesure que celles spécifiées pour les véhicules légers en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment les procédures prévues dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>12</sup> et dans le règlement (UE) 2017/1151 et aux procédures de corrélation adoptées sur la base des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, notamment dans les règlements d'exécution (UE) 2017/1152<sup>13</sup> et (UE) 2017/1153<sup>14</sup> de la Commission. Les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.

---

<sup>12</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

<sup>13</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

<sup>14</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).

- (30) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.
- (31) Il convient de prendre en considération la situation spécifique des constructeurs de véhicules utilitaires légers qui produisent des véhicules incomplets dont la réception par type se fait en plusieurs étapes. Même si ces constructeurs sont responsables de la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, ils devraient avoir la possibilité de prédire, avec une certitude raisonnable, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés. La Commission devrait assurer que ces besoins soient reflétés de façon appropriée dans les mesures d'exécution adoptées en application du [...] règlement [...] (CE) n° 715/2007.
- (32) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs peuvent convenir de constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais sont reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques pour le groupement.
- (33) La possibilité pour les constructeurs de constituer des groupements s'est avérée être une manière rentable d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, facilitant notamment le respect des objectifs pour les constructeurs qui produisent une gamme limitée de véhicules. En vue d'améliorer la neutralité concurrentielle, la Commission devrait être habilitée à clarifier les conditions dans lesquelles des constructeurs indépendants peuvent constituer un groupement afin de s'assurer une position équivalente à celle d'entreprises liées.
- (34) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement.

- (35) Il est également essentiel, pour atteindre les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> requises au titre du présent règlement, que les émissions des véhicules en cours d'utilisation soient conformes aux valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> déterminées lors de la réception par type. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, toute non-conformité systémique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en cours d'utilisation.
- (36) Afin d'être en position de prendre de telles mesures, la Commission devrait être habilitée à préparer et à appliquer une procédure pour vérifier la conformité en service des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers mis sur le marché. Le règlement (CE) n° 715/2007 devrait être modifié à cette fin.
- (37) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union, conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données. La responsabilité des autorités compétentes de fournir des données correctes et complètes devrait donc être clairement mentionnée, de même que la nécessité d'une coopération efficace entre ces autorités et la Commission pour résoudre les problèmes de qualité des données.
- (38) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

- (39) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les États membres conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger de sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.
- (40) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation de l'Union en matière de concurrence.
- (41) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire réellement les émissions de CO<sub>2</sub> est fortement dépendante de la représentativité de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)<sup>15</sup> et la recommandation du Parlement européen, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile<sup>16</sup>, un mécanisme devrait être mis en place pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément [...] à la procédure d'essai WLTP adoptée sur la base du règlement (CE) n° 715/2007. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données tout en veillant à la protection de toute donnée à caractère personnel et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations.

---

<sup>15</sup> Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau "Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire".

<sup>16</sup> Recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2016/2908(RSP)).

- (42) En 2024, il est prévu d'examiner les progrès accomplis dans le cadre [du règlement sur la répartition de l'effort et de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission]. Il est donc approprié d'évaluer en profondeur l'efficacité du présent règlement la même année, afin de permettre une évaluation coordonnée et cohérente des mesures mises en œuvre au titre de tous ces instruments. Lors de cet examen, la Commission devrait également identifier un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris. Le cas échéant, le rapport sur cet examen devrait être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement.
- (43) Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 devraient être abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020.
- (44) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.
- [...] Les compétences d'exécution relatives [...] aux conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement, aux procédures de surveillance et de communication des données relatives aux émissions moyennes ainsi qu'aux procédures pour la prise en compte des écarts constatés dans les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, à l'établissement des modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires, aux procédures d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants rendant possible une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, aux mesures permettant la surveillance et l'évaluation de la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie déterminées conformément à la procédure d'essai WLTP et [...] à la détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (46) En vue de modifier [...] des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) afin de lui permettre de modifier les annexes II et III en ce qui concerne les exigences en matière de données et les paramètres de données, [...], d'ajuster les valeurs de  $M_0$  et de  $TM_0$  [...] et le plafond de 7 g de CO<sub>2</sub>/km [...] pour les contributions totales des technologies innovantes et [...] d'adapter les formules [...] de calcul des objectifs d'émissions spécifiques pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire. En vue de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE afin de lui permettre de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations en faveur de certains constructeurs concernant les objectifs d'émissions spécifiques, au contenu des demandes de dérogation ainsi qu'au contenu et à l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> en ce qui concerne certains constructeurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016<sup>18</sup>. En particulier, pour assurer leur participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil [...] reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts [...] ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.
- (47) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres [...] mais peut en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

---

<sup>18</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objet et objectifs**

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre [...] énoncé dans le règlement (UE) 2018/... [règlement sur la répartition de l'effort] et à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.
2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le présent règlement fixe un objectif à l'échelle du parc de l'UE de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union et un objectif à l'échelle du parc de l'UE de 147 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, mesurés, jusqu'au 31 décembre 2020, conformément au règlement (CE) n° 692/2008 et aux règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153, et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, conformément au règlement (UE) 2017/1151.
3. Le présent règlement sera complété, jusqu'au 31 décembre 2024, par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union mentionnée dans la communication de 2007 de la Commission au Conseil et au Parlement européen, une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 7 février 2007 – Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers (COM(2007) 19 final).

4. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'UE sont applicables:
- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 15 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie A de l'annexe I;
  - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 15 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie B de l'annexe I.
5. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, les objectifs suivants sont applicables:
- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de [...] [35 %] de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie A de l'annexe I;
  - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 30 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie B de l'annexe I.

## *Article 2*

### **Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur suivants:
- a) véhicules de catégorie M<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE ("voitures particulières"), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union ("voitures particulières neuves");

- b) véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et véhicules de catégorie N<sub>1</sub> auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ("véhicules utilitaires légers"), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union ("véhicules utilitaires légers neufs").
- 2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.
  - 3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.
  - 4. L'article 4, l'article 7, paragraphe 4, points b) et c), l'article 8 et l'article 9, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée, à moins que ce constructeur ne demande et n'obtienne une dérogation conformément à l'article 10.

### *Article 3*

#### **Définitions**

- 1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
  - a) "émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>": la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières neuves ou de tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'il produit;
  - b) "certificat de conformité": le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;

- c) "véhicule complété": un véhicule utilitaire léger dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétape conformément à la directive 2007/46/CE;
- d) "véhicule complet": tout véhicule utilitaire léger qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;
- e) "véhicule de base": tout véhicule utilitaire léger utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;
- f) "constructeur": la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;
- g) "masse en ordre de marche": la masse de la voiture particulière ou du véhicule utilitaire léger carrossé(e) en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;
- h) "émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>": les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses règlements d'exécution et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule. Pour les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers non réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment selon la méthode prévue dans le règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'au 31 décembre 2020 et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans le règlement (UE) 2017/1151, ou selon les méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules;

- i) "empreinte au sol": le produit de la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement, tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis à l'annexe I, points 2.1 et 2.3, de la directive 2007/46/CE;
- j) "objectif d'émissions spécifiques": l'objectif annuel d'un constructeur déterminé conformément à l'annexe I ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;
- k) "objectif à l'échelle du parc de l'UE": les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs à atteindre au cours d'une période donnée;
- l) "masse d'essai": la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée sur le certificat de conformité et telle qu'elle est définie au point 3.2.25 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;
- m) "véhicules à émission nulle et à faibles émissions": une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement de zéro à 50 g de CO<sub>2</sub>/km, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151;
- n) "charge utile": la différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par "groupe de constructeurs liés" un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par "entreprises liées":

- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
  - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou

- ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise, ou
  - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
- b) des entreprises qui disposent directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
  - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose directement ou indirectement des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
  - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées au point a), b) ou c), ou deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
  - e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

#### *Article 4*

#### **Objectifs d'émissions spécifiques**

1. Le constructeur veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques suivants:
  - a) pour l'année civile 2020, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément aux points 1 et 2 de la partie A de l'annexe I dans le cas des voitures particulières, ou aux points 1 et 2 de la partie B de l'annexe I dans le cas des véhicules utilitaires légers ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation;

- b) pour chaque année civile de 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément aux points 3 et 4 de la partie A ou B de l'annexe I selon le cas ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation et au point 5 de la partie A ou B de l'annexe I;
  - c) pour chaque année civile à partir de 2025, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément au point 6.3 de la partie A ou B de l'annexe I.
2. Dans le cas des véhicules utilitaires légers, lorsque les données relatives aux émissions spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>.
3. Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:
- 95 % en 2020;
  - 100 % à partir de 2021.

#### *Article 5*

#### **Bonifications relatives à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km**

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km compte pour:

2 voitures particulières en 2020,

1,67 voiture particulière en 2021,

1,33 voiture particulière en 2022,

1 voiture particulière à partir de 2023,

pour l'année au cours de laquelle elle est immatriculée dans la période comprise entre 2020 et 2022, avec un plafond de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km par constructeur [...] calculé conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153.

## Article 6

### Groupement

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 10, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit être conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:
  - a) les constructeurs participant au groupement;
  - b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8;
  - c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b);
  - d) la catégorie des véhicules immatriculés comme M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> pour laquelle le groupement s'applique.
3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, la Commission le notifie aux constructeurs.
4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent, en particulier, à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:
- a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>;
  - b) l'objectif d'émissions spécifiques;
  - c) le nombre total de véhicules immatriculés.
6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 7, paragraphe 4.
8. La Commission peut spécifier, par voie d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2, les conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement conclu conformément au paragraphe 5.

## *Article 7*

### **Surveillance et communication des émissions moyennes**

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions de la partie A des annexes II et III. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.
2. Au plus tard le 28 février de chaque année, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées dans la partie A des annexes II et III pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué dans la partie B de l'annexe II et dans la partie C de l'annexe III.
3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.
4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, au plus tard le 30 juin de chaque année, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:
  - a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;
  - b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
  - c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant.  
La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

Le registre est mis à la disposition du public.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

6. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission.

Les autorités compétentes veillent à l'exactitude et à l'exhaustivité des données transmises à la Commission et [...] prévoient un point de contact qui devra être disponible pour répondre rapidement aux demandes de la Commission visant à rectifier des erreurs ou omissions dans les ensembles de données transmis.

7. La Commission adopte des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre des paragraphes 1 à 7 et à l'application de l'annexe II au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

- 7 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 en vue de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés à l'annexe II et à l'annexe III.

8. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts qui, à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'[article 11 *bis*] du règlement (CE) n° 715/2007, sont constatés dans les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service par rapport aux valeurs indiquées sur les certificats de conformité.

La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur.

La Commission [...] adopte des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes. Ces procédures sont adoptées par voie d'actes d'exécution en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

9. Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

#### *Article 8*

##### **Prime sur les émissions excédentaires**

1. Pour chaque année civile, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.
2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

(émissions excédentaires × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Aux fins du présent article, on entend par:

- "émissions excédentaires": le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, et
  - "nombre de véhicules nouvellement immatriculés": le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3.
3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.
4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

#### *Article 9*

#### **Publication des performances des constructeurs**

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année, la Commission publie, au moyen d'actes d'exécution, une liste indiquant:
- a) pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
  - b) pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;

- c) l'écart entre les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
  - d) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente;
  - e) la masse moyenne en ordre de marche de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente jusqu'au 31 décembre 2020;
  - f) la masse d'essai moyenne de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente.
2. La liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.
3. La liste visée au paragraphe 1 indique, pour la publication au 31 octobre 2022 au plus tard:
- a) les objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030 visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 4 et 5, calculés par la Commission conformément aux points 6.1.1 et 6.1.2 des parties A et B de l'annexe I;
  - b) les valeurs pour a<sub>2021</sub>, a<sub>2025</sub> et a<sub>2030</sub> calculées par la Commission conformément au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I.

### Dérogations en faveur de certains constructeurs

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:
  - a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou
  - b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou
  - c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.
  
2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période renouvelable de cinq années civiles au maximum. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:
  - a) le nom du constructeur et de la personne qui le représente;
  - b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
  - c) les informations relatives aux voitures particulières ou véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse d'essai et leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>; et

- d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit. La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.
4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4, peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

Une telle demande peut être présentée par le constructeur pour lui-même, ou pour lui-même et une de ses entreprises liées. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;
- b) un objectif qui correspond à une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 45 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de ces entreprises en 2007.

Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> mises en œuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b).

La Commission octroie une dérogation au constructeur lorsqu'il est démontré que les critères relatifs à la dérogation visés au présent paragraphe sont remplis.

5. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.
6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle révoque ladite dérogation avec effet au 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.
7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 8.
8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 afin d'établir des règles complétant les paragraphes 1 à 7 du présent article, en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>.

### *Article 11*

#### **Éco-innovations**

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes ("ensemble technologique innovant") est examinée.

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km.

La Commission peut ajuster le plafond avec effet à partir de 2025 pour tenir compte des évolutions technologiques. Ces ajustements sont effectués au moyen d'actes délégués conformément à l'article 16.

2. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2, du présent règlement. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

---

<sup>20</sup> Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
  - b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;
  - c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO<sub>2</sub> selon le cycle d'essai normalisé;
  - d) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO<sub>2</sub>/km visée à l'article 1<sup>er</sup> ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union. Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025, ce critère ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation.
3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante ou ensemble technologique innovant fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante ou un autre ensemble technologique innovant déjà approuvé, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.
4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

### **Émissions de CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie réelles**

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie déterminées [...] en application du règlement (CE) n° 715/2007. Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.
  
2. À cette fin, la Commission [...] veille à ce que, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les paramètres ci-après concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers soient mis, à intervalles réguliers, à la disposition de la Commission par les constructeurs ou les autorités nationales ou par un transfert direct des données des véhicules, suivant le cas:
  - a) numéro d'identification du véhicule;
  - b) carburant et/ou énergie électrique consommés;
  - c) distance totale parcourue;
  - d) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite.

La Commission traite les données reçues pour créer un ensemble de données anonymisées et agrégées aux fins du paragraphe 1. Les numéros d'identification des véhicules sont utilisés uniquement aux fins du traitement des données et ne sont pas conservés plus longtemps que nécessaire à cette fin.

3. La Commission [...] adopte la procédure détaillée de collecte et de traitement des données visées au paragraphe 2 au moyen d'actes d'exécution en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

### *Article 13*

#### **Ajustement de $M_0$ et $TM_0$**

1. Les valeurs de  $M_0$  et  $TM_0$  visées dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées comme suit:
  - a) au plus tard le 31 octobre 2020, la valeur de  $M_0$  figurant aux points 1 à 5 de la partie A de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes 2017, 2018 et 2019. Cette nouvelle valeur de  $M_0$  est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024;
  - b) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur de  $M_0$  figurant aux points 1 à 5 de la partie B de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche des véhicules utilitaires légers neufs au cours des trois années civiles précédentes 2019, 2020 et 2021. Cette nouvelle valeur de  $M_0$  est applicable en 2024;
  - c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de  $TM_0$  pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs en 2021;
  - d) au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, les valeurs de  $TM_0$  figurant dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées à la masse d'essai moyenne respective des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs respectives de  $TM_0$  sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.
2. La Commission adopte, au moyen d'actes délégués, les mesures visées au paragraphe 1 conformément à l'article 16.

## Article 14

### Évaluation et rapports

1. La Commission [...] évalue, en 2024, l'efficacité du présent règlement [...], y compris le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions et d'autres aspects du présent règlement, et [...] soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de cette évaluation.
- 1 bis. Dans [...] le rapport visé au paragraphe 1, [...] la Commission examine, entre autres, la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie déterminées [...] en application du règlement (CE) n° 715/2007, le déploiement sur le marché de l'Union des véhicules à émission nulle et à faibles émissions et la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>, y compris leur financement, [...] ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union. La Commission identifie également un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris.
- 1 ter. Le rapport visé au paragraphe 1 est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement, en particulier par l'éventuelle introduction d'objectifs de réduction des émissions pour 2040 et au-delà pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.
2. La Commission prend en compte les évaluations effectuées conformément à l'article 12 et peut, le cas échéant, réexaminer les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les émissions de CO<sub>2</sub> réelles des voitures et des véhicules utilitaires légers.

---

<sup>21</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

3. La Commission détermine, au moyen d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> visée dans les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 692/2008 ainsi que, le cas échéant, dans le règlement (UE) 2017/1151. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2, du présent règlement.
- 3 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 en vue d'adapter les formules énoncées à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du [...] paragraphe 3 du présent article, tout en veillant à ce que les exigences en matière de réduction applicables dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai aux constructeurs et aux véhicules d'utilité différente soient d'une rigueur comparable.

#### *Article 15*

#### **Comité**

1. La Commission est assistée par le comité [...] des changements climatiques institué par l'[article 37] [du règlement (UE) [...] du Parlement européen et du Conseil<sup>22</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>23</sup>.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

---

<sup>22</sup> Règlement (UE) n° [...] du Parlement européen et du Conseil sur la gouvernance de l'union de l'énergie (JO L ... du ...).

<sup>23</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

## Article 16

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 7 *bis* [...], à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3 *bis* [...], est conféré à la Commission pour une [...] période de six ans à compter du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de six ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période
2. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 7 *bis* [...], à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 3 *bis* [...], peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

3. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
4. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7 *bis* [...], de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 2, et de l'article 14, paragraphe 3 *bis* [...], n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 17

#### **Modification du règlement (CE) n° 715/2007**

L'article 11 *bis* suivant est inséré dans le règlement (CE) n° 715/2007:

#### *"Article 11 bis*

#### **Conformité en service des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant**

1. Sous réserve de l'adoption et de l'entrée en vigueur des procédures visées au paragraphe 2, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient, sur la base d'échantillons appropriés et représentatifs, que les véhicules qui ont été mis en service et pour lesquels elles ont accordé la réception par type sont conformes aux valeurs des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant inscrites sur les certificats de conformité.
2. La Commission adopte des actes d'exécution conformément à l'article 15, paragraphe 2, afin de déterminer les procédures permettant de vérifier la conformité en service des véhicules légers en ce qui concerne les valeurs certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant."

*Article 18*

**Abrogation**

Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 sont abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

*Article 19*

**Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

ANNEXE I

**PARTIE A. OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES**

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M	=	la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg);
M <sub>0</sub>	=	1 379,88;
a	=	0,0333.

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

3. En 2021, l'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot$$

où:

$WLTP_{CO_2}$	correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO <sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission <sup>24</sup> et calculées en application des dispositions de l'article 4, paragraphe 3, second tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO <sub>2</sub> dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;
$NEDC_{CO_2}$	correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO <sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission <sup>25</sup> et calculées en application des dispositions de l'article 4, paragraphe 3, second tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO <sub>2</sub> dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;
$NEDC_{objectif\ 2020}$	est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2 de la présente annexe.

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = WLTP_{\text{objectif de référence}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

---

<sup>24</sup> Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> 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).

<sup>25</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

où:

$WLTP_{\text{objectif de référence}}$  est l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP pour 2021, calculé conformément au point 3;

a est égal à 0,0333;

$M\theta$  est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules neufs immatriculés au cours de l'année cible, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_0$  est égale à 1379,88 en 2021, et telle que définie à l'article 13, paragraphe 1, point a) pour la période 2022, 2023 et 2024;

$M\theta_{2020}$  est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules neufs immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$  est égale à 1379,88.

5. Pour un constructeur ayant obtenu une dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques NEDC pour 2021, l'objectif WLTP tenant compte de cette dérogation est calculé comme suit:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{\text{objectif}2021}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

où:

$WLTP_{CO_2}$  est tel que défini au point 3;

$NEDC_{CO_2}$  est tel que défini au point 3;

$NEDC_{\text{objectif}2021}$  est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 déterminé par la Commission en application de l'article 10 du présent règlement.

6. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'UE et les objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> d'un constructeur sont calculés comme suit:

## 6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub>

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures nouvellement immatriculées, des valeurs de référence<sub>2021</sub> déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence<sub>2021</sub> est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

valeur de référence<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, \text{mesuré}}$  ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

où:

$WLTP_{CO_2, \text{mesuré}}$  est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées combinées de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2020 déterminées et communiquées conformément à l'article 7, paragraphe a) 1 b), du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;

$NEDC_{\text{objectif}2020}$  et  $NEDC_{CO_2}$  sont tels que définis au point 3;

$M_{\emptyset 2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche des voitures particulières neuves immatriculées en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_0$  est égale à 1379,88<sup>26</sup>;

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_0, 2020$  sont tels que définis au point 4.

## 6.1. Objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030

### 6.1.1. Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 à 2029

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> · (1- facteur de réduction<sub>2025</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> [...] est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2025</sub> est la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point a).

---

<sup>26</sup> Également comme indiqué au point 4.

### 6.1.2. Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2030 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> · (1- facteur de réduction<sub>2030</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> [...] est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2030</sub> est la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, point a).

### 6.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2025

#### 6.2.1. De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> (TM-TM<sub>0</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;

a<sub>2025</sub> est égal à ;

où:

a<sub>2021</sub> est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable explicative) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque véhicule individuel du parc de l'UE en 2021;

Émissions moyennes<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules nouvellement immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

### 6.2.2. À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> est déterminé conformément au point 6.1.2;

a<sub>2030</sub> est égal à  $\left( \frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}} \right)$ ;

où:

a<sub>2021</sub> est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable explicative) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque véhicule individuel du parc de l'UE en 2021;

Émissions moyennes<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules nouvellement immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

### 6.3. Objectif d'émissions spécifiques à partir de 2025

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de référence déterminé conformément au point 6.2.1 pour la période 2025 à 2029 et au point 6.2.2 pour 2030 et au-delà;

facteur ZLEV est égal à  $(1+y-x)$ , à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de voitures particulières nouvellement immatriculées du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme  $ZLEV_{spécifique}$  conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de voitures particulières immatriculées au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{spécifique} = 1 - \left( \frac{\text{émissions spécifiques} \cdot 0,5}{50} \right);$$

x est égal à 15 % pour les années 2025 à 2029 et à [...] [35] % [...] à partir de 2030 [...].

## PARTIE B. OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO<sub>2</sub> POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

1. En 2020, pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont déterminées selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M	=	la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg);
M <sub>0</sub>	=	1 766,4;
a	=	0,096.

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

3. L'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur en 2021 est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot$$

où:

WLTP<sub>CO2</sub> correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

NEDC<sub>CO2</sub> correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

NEDC<sub>objectif 2020</sub> est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2 de la présente annexe.

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{objectif de référence}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{objectif de référence}}$  est l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP pour 2021, calculé conformément au point 3;

$a$  est égal à 0,096;

$M_{\theta}$  est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_0$  est égale à 1 766,4 en 2020 et, pour la période 2021, 2022 et 2023, à la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011, et pour 2024, à la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point b), du présent règlement;

$M_{\theta 2020}$  est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$  est égale à 1 766,4.

5. Pour un constructeur ayant obtenu une dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques NEDC pour 2021, l'objectif WLTP tenant compte de cette dérogation est calculé comme suit:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left( \frac{\text{NEDC}_{\text{objectif 2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  est tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  est tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{objectif 2021}}$  est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 déterminé par la Commission en application de l'article 10 du présent règlement.

6. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'UE et l'objectif d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> d'un constructeur sont calculés comme suit:

#### 6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub>

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés, des valeurs de référence<sub>2021</sub> déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence<sub>2021</sub> est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

valeur de référence<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, \text{mesuré}}$  ·

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

où:

$WLTP_{CO_2, \text{mesuré}}$  est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées combinées de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2020 déterminée et communiquée conformément à l'article 7, paragraphe a) 1, b), du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;

$NEDC_{\text{objectif}2020}$  et  $NEDC_{CO_2}$  sont tels que définis au point 3;

$M_{\emptyset 2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_0$  est la valeur  $M_0$  telle que définie au point 4 pour l'année 2021;

a,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_0, 2020$  sont tels que définis au point 4.

## 6.1. Objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030

### 6.1.1. Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 à 2029

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> · (1- facteur de réduction<sub>2025</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> [...] est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2025</sub> est la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point b).

### 6.1.2. Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2030 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> x (1- facteur de réduction<sub>2030</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2021</sub> [...] est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2030</sub> est la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, point b).

## 6.2. Objectif d'émissions spécifiques de référence à partir de 2025

### 6.2.1. De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;

$\alpha$  est égal à  $a_{2025}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est égale ou inférieure à  $TM_0$  déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d), et à  $a_{2021}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est supérieure à  $TM_0$  déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d);

où:

$a_{2025}$  est égal à  $\left( \frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}} \right)$ ;

$a_{2021}$  est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable explicative) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque véhicule nouvellement immatriculé du parc de l'UE en 2021;

Émissions moyennes<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules nouvellement immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

## 6.2.2. À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub> est déterminé conformément au point 6.1.2;

$\alpha$  est égal à  $a_{2030}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est égale ou inférieure à  $TM_0$  déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d), et à  $a_{2021}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est supérieure à  $TM_0$  déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d);

où:

$a_{2030}$  est égal à  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2030}}{\acute{E}missions moyennes_{2021}}$ ;

$a_{2021}$  est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable explicative) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> spécifiques (variable dépendante) de chaque véhicule nouvellement immatriculé du parc de l'UE en 2021;

$\acute{E}missions moyennes_{2021}$  est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules nouvellement immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

### 6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

#### 6.3.1. De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ( $\emptyset_{\text{objectifs}}$  – objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2025</sub>)) · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.1;

$\emptyset_{\text{objectifs}}$

est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;

facteur ZLEV

est égal à  $(1+y-x)$ , à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y

est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme  $ZLEV_{\text{spécifique}}$  conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers immatriculés au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = 1 - \left( \frac{\text{émissions spécifiques}}{50} \right)$$

x

est égal à 15 %.

### 6.3.2. À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ( $\emptyset_{\text{objectifs}}$  – objectif à l'échelle du parc de l'UE<sub>2030</sub>)) · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.2;

$\emptyset_{\text{objectifs}}$

est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.2;

facteur ZLEV

est égal à  $(1+y-x)$ , à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y

est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme  $ZLEV_{\text{spécifique}}$  conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers immatriculés au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = 1 - \left( \frac{\text{émissions spécifiques}}{50} \right)$$

x

est égal à 30 %.

## ANNEXE II

### ***SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES***

#### ***PARTIE A — Collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>***

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée en tant que véhicule de catégorie M<sub>1</sub> sur leur territoire:
  - a) constructeur;
  - b) numéro de réception par type et son extension;
  - c) type, variante et version (le cas échéant);
  - d) marque et dénomination commerciale;
  - e) catégorie du véhicule réceptionné;
  - f) nombre total de nouvelles immatriculations;
  - g) masse en ordre de marche;
  - h) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (NEDC et WLTP);
  - i) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
  - j) type de carburant et mode de carburation;
  - k) cylindrée;
  - l) consommation d'énergie électrique;
  - m) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO<sub>2</sub> obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);
  - n) puissance nette maximale;
  - o) numéro d'identification du véhicule;
  - p) masse d'essai WLTP;
  - q) facteurs de déviation et de vérification visés au point 3.2.8 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;
  - r) catégorie du véhicule immatriculé;

- s) numéro d'identification de la famille de véhicules;
- t) autonomie électrique, le cas échéant.

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, tous les paramètres énumérés au présent point en respectant le format défini dans la partie B, point 2.

2. Les données visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:

- a) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type;
- b) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle;
- c) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.

### ***PARTIE B — Format de transmission des données***

Pour chaque année, les États membres communiquent les informations indiquées dans la partie A, points 1 et 3, en respectant les formats ci-après.

#### **Section 1 — Données de surveillance agrégées**

État membre <sup>27</sup>	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries	

<sup>27</sup> Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, "EL" et "UK".

Section 2 — Données de surveillance détaillées pour chaque véhicule

<b>Référence à la partie A, point 1</b>	<b>Données détaillées par véhicule immatriculé</b>
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM
	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre <sup>1</sup>
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque et dénomination commerciale
e)	Catégorie du véhicule réceptionné
f)	Nombre total de nouvelles immatriculations
g)	Masse en ordre de marche
h)	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées)  Valeur NEDC jusqu'au 31 décembre 2020, sauf pour les véhicules qui relèvent du champ d'application de l'article 5, pour lesquels la valeur NEDC est déterminée, jusqu'au 31 décembre 2022, conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (EU) 2017/1153
	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées)  Valeur WLTP
i)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)

j)	Type de carburant
	Mode de carburation
k)	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )
l)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
m)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'à et y compris l'année 2020
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> WLTP obtenues par éco-innovations
n)	Puissance nette maximale
o)	Numéro d'identification du véhicule
p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Catégorie du véhicule immatriculé
s)	Numéro d'identification de la famille de véhicules
t)	Autonomie électrique, le cas échéant

**Notes:**

<sup>1</sup> Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne "nom du constructeur dans le registre de l'État membre" alors que dans la colonne "nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne" est indiqué: "AA-NSS" ou "AA-IVA" suivant le cas.

## ANNEXE III

### ***SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS***

#### **A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers et détermination des données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>**

##### *I. Données détaillées*

##### **1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>**

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf la première fois qu'il est immatriculé sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) numéro de réception par type et son extension;
- c) type, variante et version;
- d) marque;
- e) catégorie du véhicule réceptionné;
- f) catégorie du véhicule immatriculé;
- g) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (NEDC et WLTP);
- h) masse en ordre de marche;
- i) masse maximale en charge techniquement admissible;
- j) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- k) type de carburant et mode de carburation;
- l) cylindrée;
- m) consommation d'énergie électrique;
- n) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO<sub>2</sub> obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);

- o) numéro d'identification du véhicule;
- p) masse d'essai WLTP;
- q) facteurs de déviation et de vérification visés au point 3.2.8 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;
- r) numéro d'identification de la famille de véhicules déterminé conformément au point 5.0 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;
- s) autonomie électrique, le cas échéant.

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, tous les paramètres énumérés au présent point en respectant le format défini dans la partie C, section 2, de la présente annexe.

1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

- a) le véhicule (incomplet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) du point 1.1 ou, au lieu des données indiquées aux points h) et i), la masse ajoutée par défaut communiquée dans le cadre des informations relatives à la réception par type précisées à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE;
- b) le véhicule (complet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) du point 1.1;
- c) le véhicule complété: les données indiquées aux points a), f), g), h), j), k), l), m) et o) de la section 1.1.

Si aucune des données visées aux points a) et b) du présent point ne peut être communiquée pour le véhicule de base, l'État membre communique à la place les données relatives au véhicule complété.

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour les véhicules complétés de catégorie N<sub>1</sub>.

Le numéro d'identification du véhicule visé au point o) du point 1.1 n'est pas rendu public.

- 2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
- a) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;
  - b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétape, le cas échéant;
  - c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle;
  - d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.

**B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs**

Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, points 1 et 3, de la présente annexe sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

*1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés*

Les États membres déterminent le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée, ventilé entre les véhicules soumis à la réception CE par type, les véhicules soumis à une réception individuelle et les véhicules soumis à une réception nationale de petites séries, ainsi que, le cas échéant, le nombre de véhicules multiétapes.

*2. Véhicules complétés*

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub>, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et, au besoin, apporte les modifications nécessaires à la législation applicable en matière de réception par type.

Bien que, pour les besoins du calcul de l'objectif de 2020 conformément à l'annexe I, partie B, point 2, la masse ajoutée par défaut soit prise en compte pour la partie C de la présente annexe, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 7, paragraphe 4.

Lorsque le véhicule de base est un véhicule complet, la masse en ordre de marche de ce véhicule est utilisée pour le calcul de l'objectif d'émissions spécifiques. Toutefois, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques.

### C. Formats de transmission des données

Pour chaque année, les États membres communiquent les informations indiquées dans la partie A, points 1 et 3, en respectant les formats ci-après:

<i>Section 1 — Données de surveillance agrégées</i>	
État membre <sup>28</sup>	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétape (le cas échéant)	

<sup>28</sup> Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, "EL" et "UK".

*Section 2 — Données de surveillance détaillées — pour chaque véhicule*

Référence à la partie A, point 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé <sup>(1)</sup>
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'UE <sup>(2)</sup>
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLET/VÉHICULE DE BASE <sup>(3)</sup>
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLÉTÉ <sup>(3)</sup>
	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre <sup>(2)</sup>
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque
e)	Catégorie du véhicule réceptionné
f)	Catégorie du véhicule immatriculé
g)	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées) Valeur NEDC jusqu'au 31 décembre 2020
	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées) Valeur WLTP
h)	Masse en ordre de marche VÉHICULE DE BASE
	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) <sup>(4)</sup>	Masse maximale en charge techniquement admissible

j)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)
k)	Type de carburant
	Mode de carburation
l)	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )
m)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
n)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'au 31 décembre 2020
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> WLTP obtenues par éco-innovations
o)	Numéro d'identification du véhicule
p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Numéro d'identification de la famille de véhicules
s)	Autonomie électrique, le cas échéant
Point 2.17.2 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE <sup>29</sup>	Masse ajoutée par défaut (le cas échéant, pour les véhicules multiétapes)

<sup>29</sup> Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.

Notes:

- (1) Lorsque, dans le cas de véhicules multiétapes, les données ne peuvent pas être communiquées pour le véhicule de base, l'État membre communique au moins les données indiquées dans le présent format pour le véhicule complété.
- (2) Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne "nom du constructeur dans le registre de l'État membre" alors que dans la colonne "nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne" est indiqué: "AA-NSS" ou "AA-IVA" suivant le cas.
- (3) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer le constructeur du véhicule (incomplet/complet) de base. Si le constructeur du véhicule de base n'est pas connu, indiquer uniquement le constructeur du véhicule complété.
- (4) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base.
- (5) Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.

## ANNEXE IV

### **Règlements abrogés avec les listes de leurs modifications successives**

Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 140 du 5.6.2009, p. 1)
Règlement (UE) n° 397/2013 de la Commission	(JO L 120 du 1.5.2013, p. 4)
Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 103 du 5.4.2014, p. 15)
Règlement délégué (UE) 2015/6 de la Commission	(JO L 3 du 7.1.2015, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission	(JO L 221 du 26.8.2017, p. 4)
Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 145 du 31.5.2011, p. 1)
Règlement délégué (UE) n° 205/2012 de la Commission	(JO L 72 du 10.3.2012, p. 2)
Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 84 du 20.3.2014, p. 38)
Règlement délégué (UE) n° 404/2014 de la Commission	(JO L 121 du 24.4.2014, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/748 de la Commission	(JO L 113 du 29.4.2017, p. 9)
Règlement délégué (UE) 2017/1499 de la Commission	(JO L 219 du 25.8.2017, p. 1)

## ANNEXE V

### TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 1 <sup>er</sup> , premier alinéa	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1
Article 1 <sup>er</sup> , deuxième alinéa	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2
Article 1 <sup>er</sup> , troisième alinéa	–	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3
–	–	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 4
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4
Article 3, paragraphe 1, formule introductive	Article 3, paragraphe 1, formule introductive	Article 3, paragraphe 1, formule introductive
Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)
–	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)
Article 3, paragraphe 1), points c) et d)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)
Article 3, paragraphe 1, point e)	Article 3, paragraphe 1, point j)	–
Article 3, paragraphe 1, points f) et g)	Article 3, paragraphe 1, points h) et i)	Article 3, paragraphe 1, points h) et i)
–	–	Article 3, paragraphe 1, points j), k) et l)
Article 3, paragraphe 1, point k)	–	–
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1	–	–

–	–	Article 4, paragraphe 1, formule introductive
–	–	Article 4, paragraphe 1, point a)
–	Article 4, premier alinéa	Article 4, paragraphe 1, point b)
–	–	Article 4, paragraphe 1, point c)
–	Article 4, deuxième alinéa	Article 4, paragraphe 2
Article 4, deuxième alinéa	Article 4, troisième alinéa	Article 4, paragraphe 3
Article 5	Article 5	–
Article 5 bis	–	Article 5
Article 6	Article 6	–
Article 7, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 2, points a), b) et c)	Article 7, paragraphe 2, points a), b) et c)	Article 6, paragraphe 2, points a), b) et c)
–	–	Article 6, paragraphe 2, point d)
Article 7, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3	Article 6, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 4	Article 7, paragraphe 4	Article 6, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 5	Article 7, paragraphe 5	Article 6, paragraphe 5
Article 7, paragraphe 6	Article 7, paragraphe 6	Article 6, paragraphe 6
Article 7, paragraphe 7	Article 7, paragraphe 7	Article 6, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas	Article 8, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas	Article 7, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas

Article 8, paragraphe 4, troisième alinéa	–	Article 7, paragraphe 4, troisième alinéa
Article 8, paragraphe 5, premier alinéa	Article 8, paragraphe 5	Article 7, paragraphe 5, premier alinéa
Article 8, paragraphe 5, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 6	–
Article 8, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 7	–
Article 8, paragraphe 7	–	Article 7, paragraphe 6, premier alinéa
–	–	Article 7, paragraphe 6, deuxième alinéa
–	Article 8, paragraphe 8	–
Article 8, paragraphe 8	–	–
Article 8, paragraphe 9	Article 8, paragraphe 9	Article 7, paragraphe 7
–	–	Article 7, paragraphe 8
–	Article 8, paragraphe 10	Article 7, paragraphe 9
Article 9, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, formule introductive	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, formule introductive	Article 8, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	–
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 8, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 4	Article 9, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 1, formule introductive	Article 10, paragraphe 1, formule introductive	Article 9, paragraphe 1, formule introductive

Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), d) et e)	Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), d) et e)	Article 9, paragraphe 1, points a), b), c), d) et e)
–	–	Article 9, paragraphe 1, point f)
Article 10, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 3	Article 10, paragraphe 3
Article 11, paragraphe 4, premier alinéa	–	Article 10, paragraphe 4, premier alinéa
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, formule introductive	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, formule introductive
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)	–	–
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)
Article 11, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas	–	Article 10, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas
Article 11, paragraphe 5	Article 11, paragraphe 4	Article 10, paragraphe 5
Article 11, paragraphe 6	Article 11, paragraphe 5	Article 10, paragraphe 6
Article 11, paragraphe 7	Article 11, paragraphe 6	Article 10, paragraphe 7
Article 11, paragraphe 8	Article 11, paragraphe 7	Article 10, paragraphe 8
Article 11, paragraphe 9	Article 11, paragraphe 8	Article 10, paragraphe 9
Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 11, paragraphe 1, premier alinéa
Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa	–	Article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa

Article 12, paragraphe 1, troisième alinéa	Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 11, paragraphe 1, troisième alinéa
–	–	Article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa
Article 12, paragraphe 2	Article 12, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 3	Article 12, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 3
Article 12, paragraphe 4	Article 12, paragraphe 4	Article 11, paragraphe 4
–	–	Article 12, paragraphe 1
–	–	Article 12, paragraphe 2
–	–	Article 12, paragraphe 3
Article 13, paragraphe 1	–	–
–	–	Article 13, titre
–	–	Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, formule introductive
Article 13, paragraphe 2, premier alinéa	–	Article 13, paragraphe 1, point a)
–	Article 13, paragraphe 2	Article 13, paragraphe 1, point b)
–	–	Article 13, paragraphe 1), points c) et d)
Article 13, paragraphe 2, deuxième alinéa	–	–
Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa	–	Article 13, paragraphe 2
–	Article 13, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1
–	Article 13, paragraphe 4	–
–	Article 13, paragraphe 5	–
Article 13, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 6	Article 14, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 4	–	–
Article 13, paragraphe 5	–	–

Article 13, paragraphe 6	Article 13, paragraphe 3	–
Article 13, paragraphe 7	–	Article 14, paragraphe 3
Article 14, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1	Article 15, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 2	Article 15, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 3	Article 15, paragraphe 3
article 14 <i>bis</i> , paragraphe 1	Article 15, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 1
article 14 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 15, paragraphe 1	Article 16, paragraphe 2
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 3	Article 16	Article 16, paragraphe 3
article 14 <i>bis</i> , paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2	–
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 5	Article 17	–
–	–	Article 17
Article 15	–	Article 17
Article 16	Article 18	Article 18
Annexe I	–	Annexe I, partie A
–	Annexe I	Annexe I, partie B
Annexe II, partie A	–	Annexe II, partie A
Annexe II, partie B	–	–
Annexe II, partie C	–	Annexe II, partie B
–	Annexe II	Annexe III
–	–	Annexe IV
–	–	Annexe V