

Bruxelles, le 10 octobre 2023
(OR. en)

13843/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780**

NOTE

Origine:	Comité des représentants permanents (1 ^{re} partie)
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	13361/23 + COR 1
N° doc. Cion:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO ₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956 – Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 14 février 2023, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil une proposition de révision du règlement concernant le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds¹.

¹ Doc. 6539/23 + ADD 1 à ADD 5.

2. Cette proposition vise à contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union en établissant de nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds à l'horizon 2030 (de 30 % à 45 %), 2035 (65 %) et 2040 (90 %), et en élargissant le champ d'application du règlement des camions aux autobus, autocars et remorques. Elle vise également à encourager une part croissante de véhicules zéro-émission dans le parc de véhicules lourds à l'échelle de l'Union, tout en veillant à assurer et à renforcer l'innovation et la compétitivité du secteur.
3. Au Parlement européen, Bas Eickhout (Verts/ALE, NL) a été nommé rapporteur pour la proposition, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI). La commission ENVI devrait adopter son rapport les 23 et 24 octobre 2023; s'ensuivra un vote en plénière au cours de la deuxième moitié du mois de novembre 2023.
4. Le Comité économique et social européen a rendu son avis le 12 juillet 2023. Le 10 mai 2023, le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.
5. Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la proposition lors de sa session du 20 juin 2023. Au niveau du groupe de travail, la présidence espagnole a poursuivi l'examen de la proposition lors de trois réunions du groupe "Environnement". Lors de la dernière réunion, le 28 septembre 2023, le groupe a examiné une troisième version révisée du texte de compromis de la présidence².
6. Le 4 octobre 2023, le Comité des représentants permanents (Coreper) a examiné la proposition sur la base d'un quatrième texte de compromis de la présidence³, qui maintient les principaux éléments de la proposition de la Commission et prévoit un certain nombre d'adaptations limitées.
7. Le dernier texte de compromis de la présidence figure à l'annexe de la présente note.

² Doc. 13240/23.

³ Doc. 13361/23 + COR 1.

II. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU TEXTE DE COMPROMIS DE LA PRÉSIDENTE

8. La présidence maintient la proposition de la Commission en ce qui concerne les grands objectifs pour 2030, 2035 et 2040 (article 3 *bis*) ainsi que les principales modifications proposées dans les précédents textes de compromis, à savoir:

- la réduction du seuil d'émissions de CO₂ prévu dans la définition des véhicules zéro-émission (article 3, point 11));
- la prise en compte des spécificités des camions combinés extra-lourds (article 3, point 24), article 14, annexe IV, considérants);
- la réduction de l'objectif pour les semi-remorques de 15 % à 7,5 % (annexe I, point 4.3.1);
- la suppression de l'exemption, pour une part limitée de véhicules, de l'objectif de 100 % d'autobus urbains zéro-émission à l'horizon 2030 (article 3 *ter*);
- l'exemption pour les autobus interurbains de l'objectif de 100 % d'autobus urbains zéro-émission à l'horizon 2030 (annexe I, points 4.2 et 4.3.1);
- l'élargissement du champ d'application du règlement aux véhicules zéro-émission de deux catégories de véhicules lourds (annexe I, point 1.1.1);
- la prise en considération de l'incidence de la révision des normes en matière de CO₂ pour les véhicules lourds sur l'exploitation de ces véhicules dans des pays tiers (considérant 12);
- un renforcement supplémentaire de la clause de réexamen par une série de dispositions, notamment en ce qui concerne l'objectif zéro-émission pour les autobus urbains (article 15);
- une clarification supplémentaire des critères d'évaluation relatifs à la sécurité d'approvisionnement dans le cadre des procédures de marchés publics pour les autobus urbains afin de simplifier la mise en œuvre par les autorités publiques et d'assurer la solidité juridique (article 3 *quater*, considérants);
- la modification du règlement (UE) 2018/858 sur la réception par type, notamment en ce qui concerne les remorques électriques (article 2 *bis*).

III. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

9. Sur la base des discussions menées jusqu'à présent, la présidence a maintenu les modifications suggérées dans la précédente proposition de compromis et propose une modification de l'article 15 (Réexamen) de la proposition de règlement concernant des normes en matière de CO₂ pour les véhicules lourds, afin d'avancer la date du réexamen de 2028 à 2027⁴. La présidence estime que son dernier texte de compromis reflète un équilibre entre les différentes positions des délégations.

IV. CONCLUSION

10. Le Conseil "Environnement" est invité à résoudre les questions en suspens et à marquer son accord sur une orientation générale lors de sa session du 16 octobre 2023, sur la base du texte⁵ 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.

⁴ En outre, une correction de nature technique a été apportée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, sur les procédures de marchés publics, afin de rétablir les termes "conformément aux" dans le texte (lignes 7 et 8 de l'article 3 *quater*, paragraphe 1), qui avaient été supprimés par erreur dans le précédent texte de compromis.

⁵ Les passages nouveaux apparaissent en **caractères gras soulignés** et les nouveaux passages supprimés sont indiqués par des crochets [...].

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956, et modifiant le règlement (UE) 2018/858

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

- (1) La résolution des défis liés au climat et à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris³, adopté en décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), sont au cœur de la communication de la Commission intitulée "Le pacte vert pour l'Europe"[...]⁴. La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union.
- (2) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.
- (3) Dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et soumise au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990.

³ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

⁴ [...].

- 4) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁵, l'Union a inscrit dans [...] un acte législatif de l'Union l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050. En outre, [...] ce règlement établit [...] un [...] objectif contraignant de l'Union consistant en une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (5) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier.
- (6) Le paquet législatif "Ajustement à l'objectif 55", [...] proposé par la Commission [...] en 2021, vise à mettre en œuvre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Il couvre une série de domaines d'action. La révision du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁶ fait partie intégrante de ce paquet législatif.
- (7) Dans sa [...] communication du 18 mai 2022 intitulée "Plan REPowerEU"⁷, la Commission a présenté un plan visant à rendre l'Union indépendante des combustibles fossiles russes bien avant la fin de la présente décennie. La communication souligne l'importance, entre autres, d'accroître encore l'efficacité du secteur des transports et de réduire sa [...] consommation de combustibles fossiles [...], où l'électrification peut être combinée à l'utilisation d'hydrogène non fossile pour remplacer les carburants fossiles.

⁵ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁶ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

⁷ [...].

- (8) Afin de contribuer à la réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, il est nécessaire de renforcer les exigences de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242[...]. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant [...] de réduire encore les émissions au-delà de 2030.
- (9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules lourds zéro-émission sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux utilisateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie, et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile soit préservée. Les véhicules lourds zéro-émission comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques [...]se poursuivent[...].
- (10) [...]De nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ devraient être fixés pour les nouveaux véhicules lourds à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules lourds zéro-émission sur le marché de l'Union et stimuler l'innovation dans le domaine des technologies zéro-émission d'une façon économiquement efficiente.

(11) La communication de la Commission du 5 mai 2021, intitulée "Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe", [...] vise à parvenir à la co-création, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboré pour l'écosystème "mobilité" afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours de transition [...] accorde une attention particulière aux petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement automobile, [...] et à la consultation des partenaires sociaux, y compris par les États membres, [...] Il s'appuie également sur la stratégie européenne en matière de compétences, au moyen d'initiatives telles que le pacte pour les compétences, afin de mobiliser le secteur privé et d'autres parties prenantes en vue de la mise à niveau et la reconversion de la main-d'œuvre européenne pour les transitions écologique et numérique, ainsi que sur le mécanisme de renforcement des talents dans le cadre de l'initiative "Exploiter les talents dans les régions de l'UE". Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules zéro-émission plus abordables sont également abordées dans ce parcours de transition. Cela pourrait inclure, par exemple, la possibilité pour les États membres d'utiliser le Fonds social pour le climat [...] institué par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil⁸ (ci-après dénommé "Fonds social pour le climat") pour aider les microentreprises à acheter des camions zéro-émission. La communication de la Commission du 1^{er} février 2023 intitulée "Un plan industriel du pacte vert pour l'ère du zéro émission nette"⁹ vise à renforcer [...] la compétitivité de l'industrie zéro-émission nette de l'Europe et à soutenir [...] la transition rapide vers la neutralité climatique. Ce plan vise à créer un environnement plus favorable à l'augmentation de la capacité de production de l'Union [...] pour les technologies et produits zéro-émission nette nécessaires pour atteindre les ambitieux objectifs climatiques de l'Union [...].

⁸ Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1).

⁹ [...].

- (12) Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union doivent être complétés par le déploiement nécessaire d'infrastructures de rechargement et de ravitaillement, conformément [...] au règlement (UE) 2023/... du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹⁰ [...]. Il convient de prendre en considération l'incidence du présent règlement sur la possibilité d'exploiter les nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'UE en dehors de l'Union, compte tenu des éventuelles contraintes en matière d'infrastructures dans les pays tiers.
- (13) La transition vers la neutralité climatique nécessite des investissements importants dans le[...] réseau[...] électrique[...], y compris le renforcement des capacités, de la résilience et du stockage, ainsi que des connexions supplémentaires. [...] Compte tenu des objectifs de réduction des émissions de CO₂ mis en place pour les véhicules lourds au titre du présent règlement pour l'année 2030, [...] la part des véhicules lourds zéro-émission dans le parc total de véhicules lourds circulant sur la route [...] et la consommation d'électricité dans le secteur resteront limitées. Par conséquent, l'incidence correspondante sur le réseau électrique restera également limitée.
- (14) Les constructeurs devraient disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs de véhicules lourds au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules lourds zéro-émission d'une façon économiquement efficiente. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant [...] à renforcer les niveaux cibles tous les cinq ans.

¹⁰ [...] Règlement (UE) 2023/... du Parlement européen et du Conseil du... sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE [...] (JO...).

- (15) En raison de la structure hétérogène de l'ensemble du parc de camions, il n'est pas possible de prévoir pleinement si [...] les évolutions technologiques seront suffisamment rapides pour que la technologie d'échappement zéro-émission soit un choix viable pour toutes les utilisations de niche. Il [...] pourrait s'agir notamment [...] de véhicules lourds de transport à longue distance en morphologie territoriale et dans des conditions météorologiques spécifiques, ou d'autocars et de camions utilisés pour des applications critiques en matière de sécurité et de sûreté qui ne peuvent être satisfaites par des technologies d'échappement zéro-émission. [...] Ces véhicules [...] devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules lourds. Compte tenu de ces considérations, il convient de laisser une certaine marge dans l'objectif de réduction des émissions de CO₂ fixé pour 2040 afin de tenir compte d'évolutions technologiques [...] qui n'ont pas encore eu lieu.
- (15 bis) Afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes et de fournir des services de transport efficaces et plus durables, il est essentiel de lutter contre les émissions produites par les autobus urbains. La disponibilité d'autobus urbains étant nécessaire pour atteindre ces objectifs, la sécurité d'approvisionnement de ces autobus est importante et les pouvoirs adjudicateurs devraient utiliser la disposition relative aux marchés publics de l'article 3 quater afin de déterminer la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement lors de l'attribution d'un marché.
- (16) Lorsqu'ils attribuent des marchés publics pour l'achat d'autobus urbains ainsi que des marchés publics de services portant sur l'utilisation de ces autobus, les pouvoirs adjudicateurs devraient tenir compte de la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement en fonction de certains critères qui devraient inclure au moins l'un des éléments suivants: la disponibilité des pièces de rechange essentielles, les changements dans la chaîne d'approvisionnement ou les exigences spécifiques en matière de certification ou de documentation, entre autres. Pour les pays tiers avec lesquels l'Union n'a pas conclu, que ce soit de manière multilatérale ou bilatérale, un accord garantissant aux entreprises de l'Union un accès comparable et effectif aux marchés de ces pays tiers (pays qui ne sont pas parties à l'AMP), il est possible de prendre en considération la proportion des produits des offres originaires de pays tiers, déterminée conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil.

- (16 bis) L'application de la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement prévue à l'article 3 quater devrait être sans préjudice de l'application de l'article 25 de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil et des articles 43 et 85 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil, et les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices devraient prendre en considération [...] les lignes directrices figurant dans la communication de la Commission du 24 juillet 2019 intitulée "Orientations sur la participation des soumissionnaires et des produits de pays tiers au marché des marchés publics de l'UE" [...].
- (17) Étant donné que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs [...] doivent déployer un nombre considérablement plus important de véhicules lourds zéro-émission sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation en faveur des véhicules lourds zéro-émission et basse-émission ("ZLEV") ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation en faveur des ZLEV à partir de 2030.
- (18) La possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions de CO₂ en excès à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans que le secteur automobile n'en bénéficie directement dans le cadre de sa transition. Il y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions de CO₂ en excès comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union européenne, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242.

- (19) Il convient d'élargir le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242 afin de couvrir également les obligations en matière de surveillance et de déclaration qui sont intégrées dans le règlement (UE) 2019/1242 au moyen du présent règlement.
- (20) Il convient de modifier le règlement (UE) 2019/1242 afin de couvrir le même champ d'application que le règlement (UE) 2018/956 du Parlement [...] et du Conseil¹¹.

¹¹ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

(21) Pour les véhicules lourds qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules automobiles, tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les véhicules lourds conçus et construits pour être utilisés par les forces armées et les véhicules à chenilles, les émissions de CO₂ ne sont pas déterminées et, par conséquent, ces véhicules lourds ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs [...] de réduction des émissions de CO₂ fixés dans le présent règlement. Les véhicules lourds qui sont conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie, de maintien de l'ordre public ou d'urgence médicale qui sont réceptionnés par type à titre volontaire devraient également être exemptés de l'obligation d'atteindre les objectifs [...] de réduction des émissions de CO₂ définis dans le [...] présent règlement de manière à ne pas créer d'incitation à ne plus soumettre volontairement ces véhicules lourds à la réception par type [...], ce qui aurait des incidences négatives sur la sécurité et l'environnement, à moins que le constructeur ne demande l'inclusion de ces véhicules lourds. Les États membres devraient également être autorisés à [...] exempter de l'obligation d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans le présent règlement [...] les véhicules lourds non spécifiquement conçus, mais immatriculés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale, notamment des autocars normaux utilisés pour le transport de forces de police ou de militaires, en confirmant que cette exemption [...] est dans l'intérêt public. Comme pour certains groupes de véhicules lourds [...] qui sont réceptionnés par type, mais pour lesquels les émissions de CO₂ ne sont pas encore déterminées pour des raisons techniques, ces véhicules lourds ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs [...] de réduction des émissions de CO₂ fixés [...] dans le présent règlement. Il s'agit, par exemple, de véhicules à usage spécial, tels que les grues mobiles, les véhicules porteurs d'outils multiples à commande hydraulique ou les véhicules de transport de chargements exceptionnels, les véhicules tout-terrain, tels que certains véhicules lourds utilisés à des fins d'exploitation minière, forestière ou agricole, ainsi que d'autres véhicules lourds dont la configuration d'essieux n'est pas standard, tels que les véhicules lourds de plus de 4 essieux ou de plus de 2 essieux moteurs, les petits autobus [...] d'une masse maximale inférieure à 7,5 tonnes et les petits camions d'une masse maximale inférieure à 5 tonnes. Les véhicules professionnels, tels que les camions à ordures, les bennes basculantes ou les bétonnières, devraient continuer d'être exemptés du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs.

- (22) Certaines définitions devraient être introduites afin d'harmoniser la terminologie du règlement (UE) 2019/1242 avec celle de la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules, en particulier le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil¹² et le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission¹³.
- (23) Pour les besoins du transfert nouvellement introduit de véhicules lourds entre constructeurs et de l'établissement d'une exemption pour les constructeurs ne produisant que peu de véhicules lourds, il convient d'ajouter au règlement (UE) 2019/1242 une définition du terme "groupe d'entités liées", en substance selon la terminologie utilisée dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil¹⁴ pour les véhicules légers.
- (24) Pour définir les obligations des différents constructeurs, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble du parc de nouveaux véhicules lourds de l'Union devraient être traduits en objectifs de réduction des émissions spécifiques à des sous-groupes de véhicules qui devraient être définis en fonction des caractéristiques techniques des véhicules lourds qu'ils comprennent.
- (25) Étant donné que les émissions de CO₂ liées aux remorques ont une forte incidence sur les émissions globales de CO₂ et la consommation d'énergie des véhicules à moteur lourds, il convient également de définir des objectifs de réduction des émissions de CO₂ correspondants pour les remorques.

¹² Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

¹³ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

¹⁴ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

- (26) Compte tenu de la préparation technique du sous-secteur et de la nécessité d'améliorer la qualité de l'air dans les villes, il convient de fixer une part minimum obligatoire de nouveaux autobus urbains zéro-émission.
- (27) Une proportion minimum obligatoire d'autobus urbains zéro-émission devrait refléter le besoin sociétal de transports publics abordables, y compris dans les zones rurales. L'offre accrue d'autobus urbains zéro-émission résultant d'une telle proportion minimum obligatoire devrait avoir un effet positif sur le coût d'achat, tant en termes de prix d'achat initial que de coût total de propriété des autobus urbains zéro-émission, reflétant les économies de carburants fossiles résultant de l'exploitation de ces autobus urbains. La passation conjointe de marchés pour des autobus urbains s'appuyant sur la plateforme "bus propres" peut faire encore baisser le coût d'achat de ces autobus, et le Fonds social pour le climat [...] pourrait être utilisé par les États membres pour soutenir les citoyens vulnérables au moyen de billets ou d'abonnements de transports publics à prix réduits ou gratuits. Enfin, les autobus et autocars régionaux et longue distance, y compris pour les transports dans les zones rurales, restent soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ applicables aux véhicules lourds. Le soutien du Fonds social pour le climat pourrait répondre aux besoins spécifiques des zones rurales et prévenir la précarité en matière de transport, telle que définie à l'article 2, point 2, du règlement (UE) 2023/955¹⁵, en garantissant l'accès à des transports publics abordables.
- (28) Le facteur zéro-émission et basse-émission devrait être appliqué pour la dernière fois pour la période de déclaration de l'année 2029, car il n'est plus jugé nécessaire après cette période pour encourager l'entrée sur le marché de véhicules lourds zéro-émission.
- (29) Étant donné qu'il convient d'envisager la conformité des entités commerciales plutôt que des entités juridiques, les constructeurs liés économiquement devraient, dans certaines limites, être autorisés à transférer des véhicules lourds entre eux pour les besoins de la comptabilisation de ces véhicules lourds au titre du règlement (UE) 2019/1242.

¹⁵ [...].

- (30) En outre, afin de renforcer le développement de nouvelles technologies zéro-émission dans de petites et moyennes entreprises spécialisées, il devrait également être possible de transférer des véhicules lourds zéro-émission entre entités non liées.
- (31) Afin d'éviter des coûts de mise en conformité disproportionnellement élevés et de réduire la charge administrative, les constructeurs produisant peu de véhicules lourds satisfaisant à certaines exigences légales devraient être exemptés de l'obligation de se conformer aux[...] objectifs [...] de réduction des émissions de CO₂. Étant donné qu'ils sont tenus de se conformer aux obligations de déclaration prévues par le règlement (UE) 2019/1242, il existe un mécanisme de contrôle approprié pour ces constructeurs.
- (32) Le système actuel de crédits d'émission et de dettes d'émission pluriannuels devrait être prolongé jusqu'en 2039, étant donné que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ continuent [...] d'être renforcés au-delà de 2030 jusqu'en 2040 et nécessitent des évolutions techniques prospectives de la part des constructeurs au cours de cette période.
- (33) Le règlement (UE) 2019/1242 devrait préciser clairement, pour chaque catégorie de véhicules, qui est le constructeur auquel un véhicule lourd doit être attribué, en tenant compte spécifiquement des différentes constellations pour les véhicules lourds de la catégorie M.
- (34) Les règles relatives à la vérification des données de surveillance devraient également couvrir les éventuelles corrections ex post d'erreurs dans ces données déclarées et la manière dont la Commission devrait traiter ces corrections pour la mise en œuvre des objectifs [...] de réduction des émissions de CO₂ du parc de l'Union.
- (35) L'évaluation des émissions de CO₂ de référence devrait être modifiée afin de couvrir également les sous-groupes de véhicules nouvellement inclus dans le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242.

- (36) La surveillance et la communication d'informations par les constructeurs et les États membres sont une condition préalable essentielle à la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/1242. [...] L'intégration du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242 devrait créer des synergies et permettre une interprétation des dispositions en tenant compte des objectifs des deux règlements.
- (37) [...] Lors de l'intégration des dispositions relatives à la surveillance et à la déclaration du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242, il convient de saisir l'occasion de modifier légèrement ces dispositions à la lumière de l'expérience acquise au cours des deux premiers cycles de déclaration prévus par le règlement (UE) 2018/956.
- (38) Compte tenu du fait que la détermination des émissions de CO₂ ne sera plus effectuée par les seuls constructeurs, l'obligation de [...] déclaration des émissions de CO₂ et d'autres données techniques des véhicules lourds devrait être étendue, au-delà des constructeurs, aux entités qui procèdent à la détermination des véhicules lourds en vertu du règlement (UE) 2017/2400 et du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission¹⁶. Les données à communiquer doivent comprendre le dossier d'enregistrements du constructeur.
- (39) La Commission devrait être [...] autorisée à tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, comme les combinaisons de véhicules particulièrement lourds utilisées dans certains États membres, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, à [...] veiller à ce que les exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de déclaration des données restent pertinentes au fil du temps pour évaluer la contribution du parc de véhicules lourds aux objectifs de réduction des émissions de CO₂, à garantir la disponibilité de données sur les technologies nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂ et sur les résultats des essais de vérification sur route, à [...] faire en sorte que les fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité, et à [...] compléter les dispositions relatives aux amendes administratives.

¹⁶ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1er août 2022 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

- (40) Pour ces raisons, 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 en ce qui concerne la modification des critères définissant les sous-groupes de véhicules, y compris l'ajout d'un sous-groupe pour les camions combinés extra-lourds (EHC), définissant les véhicules professionnels, pour les autonomies opérationnelles des différentes technologies du groupe motopulseur, la liste et le poids des profils de missions, les charges utiles, le nombre de passagers, les masses de passagers, les charges utiles maximales techniquement admissibles, le nombre maximal de passagers techniquement admissibles et les volumes de fret des sous-groupes de véhicules et les valeurs de kilométrage annuel, la modification des exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de déclaration prévue dans les annexes du présent règlement, en ce qui concerne la spécification des données à communiquer par les États membres pour la surveillance des résultats des essais de vérification sur route, la modification des fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique et la définition des critères, le calcul et la méthode de collecte des amendes administratives infligées aux 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 [...] du 13 avril 2016 intitulé "Mieux légiférer". En particulier, pour garantir leur égale participation 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 traitant de la préparation des actes délégués.
- (41) Il convient d'abroger le règlement (UE) 2018/956 avec [...] des dispositions transitoires permettant de conclure la période de déclaration en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement conformément aux règles applicables au début de cette période de déclaration, y compris tout traitement ultérieur des données collectées. En conséquence, le présent règlement devrait s'appliquer à partir du début de la période de déclaration suivante.

(42) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard des coûts et de l'économie, d'une manière compatible avec l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 au moyen d'objectifs modifiés de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union pour les véhicules lourds, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent en raison des dimensions et des effets de l'action, 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 énoncé audit article, le présent règlement n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(43) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2019/1242 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications apportées au règlement (UE) 2019/1242

Le règlement (UE) 2019/1242 est modifié comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement [...] fixe des [...] normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds. Ces normes [...] contribuent à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel que défini dans le règlement [...] (UE) 2023/857¹⁷, [...] ainsi que des objectifs de l'accord de Paris¹⁸, et à assurer [...] le bon fonctionnement du marché intérieur.
2. Le présent règlement établit également [...] des exigences relatives à la déclaration de données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'Union.";

¹⁷ [...] Règlement (UE) 2023/857 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2018/842 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et le règlement (UE) 2018/1999 (JO L 111 du 26.4.2023, p. 1).

¹⁸ [...]

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le présent règlement s'applique aux nouveaux véhicules lourds qui ont fait l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle en vertu du règlement (UE) 2018/858 ou qui sont visés [...] à l'article 2, paragraphe 3, [...] dudit règlement, et qui appartiennent [...] à l'une des catégories de véhicules suivantes:

a) M₂ et M₃;

b) N₁, N₂ et N₃ [...] à condition que les véhicules ne relèvent pas du règlement (UE) 2019/631[...];

c) O₃ et O₄.

Aux fins du présent règlement, [...] les véhicules visés au premier alinéa sont qualifiés de véhicules lourds. Les véhicules relevant [...] du point a) [...] ou b) du premier alinéa sont qualifiés de véhicules à moteur lourds.

Les catégories de véhicules visées dans le présent règlement renvoient aux catégories de véhicules définies à l'article 4 et à l'annexe I du règlement (UE) 2018/858.";

b) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"2[...] Aux fins du présent règlement, les véhicules lourds visés au paragraphe 1 sont considérés comme des nouveaux véhicules lourds, pour une période de déclaration donnée, s'ils sont immatriculés dans l'Union pour la première fois au cours de cette période de déclaration et s'ils n'ont pas été précédemment immatriculés en dehors de l'Union.";

ii) l'alinéa suivant est ajouté:

"Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux véhicules lourds immatriculés pour la première fois pendant une période n'excédant pas un mois et immatriculés uniquement pour les besoins de leur transfert vers un pays ne faisant pas partie de l'Union.";

[...][...][...][...]

3) l'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

"1) "émissions de CO₂ de référence", la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, au cours de la période de référence, de tous les nouveaux véhicules lourds dans chacun des sous-groupes de véhicules, déterminée conformément à l'annexe I, point 3;"

b) les points suivants [...] sont insérés:

"3a) "période de déclaration", la période [...] allant du 1^{er} juillet d'une année donnée au 30 juin de l'année suivante;

3b) "période de référence", la période de déclaration d'une certaine année par rapport à laquelle les obligations de réduction des émissions de CO₂ réglementaires pour un certain sous-groupe de véhicules sont spécifiées en vertu du présent règlement;"

c) le point 5) est remplacé par le texte suivant:

"5) "objectif spécifique d'émissions de CO₂": l'objectif d'émissions de CO₂ d'un constructeur individuel déterminé annuellement pour la période de déclaration précédente, conformément à l'annexe I, point 4;"

d) le point 9) est remplacé par le texte suivant:

"(9) "véhicule professionnel", un véhicule lourd destiné à être utilisé pour des tâches spécifiques qui, d'après les informations contenues sur son certificat de conformité, telles que communiquées par les États membres, remplit les critères énoncés au point 1.2 de l'annexe I;"

e) le point 10 est supprimé;

f) le point suivant [...] est inséré:

"10a) "déclarant": une entité responsable de la déclaration des données à la Commission;

[...];"

g) le point 11) est remplacé par le texte suivant:

"11) "véhicule lourd zéro-émission", les véhicules suivants:

- a) un véhicule lourd dont les émissions de CO₂, déterminées conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400, ne dépassent pas [...] 3 g/(t·km) ou [...] 1 g/(p·km);
- b) un véhicule lourd sans moteur à combustion ou équipé d'un moteur à combustion dont les émissions déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution sont inférieures à [...] 1 g de CO₂/kWh ou dont les émissions déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et à ses mesures d'exécution sont inférieures à [...] 1 g de CO₂/km, [...] [...] pour autant que des émissions de CO₂ n'aient pas été déterminées [...] conformément au règlement (UE) 2017/2400;

c) une remorque équipée d'un dispositif qui assure activement sa propulsion et n'a pas de moteur à combustion interne ou a un moteur à combustion interne dont les émissions déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 [...] et à ses mesures d'exécution ou conformément au règlement de la CEE-ONU n° 49 sont inférieures à [...] 1 g de CO₂/kWh."

h) le point 12) est remplacé par le texte suivant:

"12) "véhicule lourd basse-émission": un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd zéro-émission, dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à la moitié des émissions de CO₂ de référence de tous les véhicules du sous-groupe auquel il appartient, telles que déterminées conformément à l'annexe I, point 2.3.4;"

i) les points suivants [...] sont ajoutés:

"15) "véhicule primaire", un véhicule primaire au sens de l'article 3, point 22, du règlement (UE) 2017/2400;

16) "véhicule primaire d'un véhicule lourd", un véhicule primaire [...] pour la simulation duquel est allouée une carrosserie générique qui correspond à la carrosserie réelle du véhicule lourd en ce qui concerne ses configurations de plancher (bas/haut) (simple/double) et tout autre paramètre, le cas échéant;

17) "véhicule complété": un véhicule complété tel que défini à l'article 3, point 26, du règlement (UE) 2018/858;

18) "véhicule complet": un véhicule complet tel que défini à l'article 3, point 27, du règlement (UE) 2018/858;

19) "véhicule hors route", un véhicule hors route tel que défini à l'annexe I, partie A, point 2.1 [...], du règlement (UE) 2018/858;

20) "véhicule à usage spécial": un véhicule à usage spécial au sens de l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858;

21) "véhicule hors route à usage spécial", un véhicule hors route à usage spécial au sens de l'annexe I, partie A, point 2.3.1 [...], du règlement (UE) 2018/858;

22) "certificat de conformité", un certificat de conformité au sens de l'article 3, point 5, du règlement (UE) 2018/858;

23) "marché public", dans le cadre des procédures de passation de marchés publics et sauf indication contraire, un marché public au sens de l'article 2, paragraphe 1, point 5), de la directive 2014/24/UE, les "marchés" au sens de l'article 2, point 1), de la directive 2014/25/UE, [...] et les "concessions" au sens de l'article 5, point 1), de la directive 2014/23/UE";

24) "camions combinés extra-lourds" (EHC), un véhicule de catégorie N3 pouvant être utilisé dans une combinaison de véhicules, possédant 3 essieux ou plus et ayant une puissance nominale du moteur d'au moins 400 kW et une masse maximale techniquement admissible de la combinaison de plus de 60 tonnes;"

j) le paragraphe suivant est ajouté:

"Aux fins du présent règlement, on entend par "groupe de constructeurs liés" un constructeur et ses entreprises liées.

On entend par "entreprises liées":

a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:

i) du contrôle de plus de la moitié des droits de vote; [...]

ii) du pouvoir de nommer 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, sur le constructeur, du droit [...] ou des pouvoirs visés au point a);

c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, du droit [...] ou des pouvoirs visés au point a);

d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées au point a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble du droit [...] ou des pouvoirs visés au point a);

e) des entreprises dans lesquelles le droit [...] ou les pouvoirs visés 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.";

4) les articles suivants [...] sont insérés:

Objectifs de réduction des émissions de CO₂

1. Les émissions de CO₂ moyennes du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds, autres que les véhicules à usage spécial, les véhicules hors route, les véhicules hors route à usage spécial et les véhicules professionnels, sont réduites des pourcentages suivants par rapport aux émissions de CO₂ moyennes de la période de déclaration de l'année 2019:
 - a) pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, pour les périodes de déclaration des années 2025 à 2029, de 15 %,
 - b) pour tous les autres sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2030 à 2034 , de 45 %,
 - c) pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2035 à 2039, de 65 %,
 - d) pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de déclaration des années 2040 et suivantes, de 90 %.
2. Les sous-groupes de véhicules contribuent [...] aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés au paragraphe 1 [...] conformément à l'annexe I, point 4.3.
3. Les émissions de CO₂ liées au parc de l'Union de nouvelles remorques sont [...] réduites conformément à l'annexe I, point 4.3.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2017/2400, les véhicules lourds réceptionnés relevant de l'article 2, paragraphe 3, premier alinéa, point b), du règlement (UE) 2018/858 ne sont pas soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés aux [...] paragraphes 1 à 3 du présent article, sauf si le constructeur choisit d'inclure ces véhicules lourds dans le calcul de ses émissions spécifiques de CO₂ et de ses objectifs lorsqu'il déclare le véhicule lourd conformément à l'annexe IV, partie B, du présent règlement.

5. Les véhicules [...] lourds, autres que ceux visés au paragraphe 4 du présent article, immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, les forces armées ou les services d'urgence médicale ne sont pas soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ [...] visés aux [...] paragraphes 1 à 3 du présent article, si un État membre l'indique dans le processus d'immatriculation et de déclaration, confirmant ainsi, dans les données déclarées conformément à l'annexe IV, partie A, que la mission du véhicule lourd ne peut pas être remplie de la même manière par un [...] véhicule lourd zéro-émission et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule lourd équipé d'un moteur à combustion pour remplir cette mission.

Objectif concernant les véhicules lourds zéro-émission pour les autobus urbains

1. Pour les véhicules lourds visés à la quatrième colonne [...] du tableau figurant à l'annexe I, point 4.2 (autobus urbains), les constructeurs respectent la part minimum [...] de 100 % de véhicules lourds zéro-émission dans leur parc de nouveaux véhicules lourds, [...] conformément à l'annexe I, point 4.3.2. [...];

2[...] [...]

3. [...] La Commission précise, par voie d'actes d'exécution, les [...] [...] spécifications techniques communes, y compris des normes, pour l'utilisation des véhicules lourds visés au présent article [...]:

a) l'interopérabilité technique et ouverte entre l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement et les véhicules lourds, en termes de connexions physiques et d'échanges de communications;

b) le partage et l'utilisation sûrs et sécurisés des données générées.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Article 3 *quater*

Procédures de marchés publics

1. Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices fondent l'attribution des marchés publics de fournitures pour l'achat [...] d'autobus urbains visés à l'article 3 *ter* ainsi que des marchés publics de services ayant pour objet principal l'utilisation de ces véhicules [...] sur l'offre la plus avantageuse du point de vue économique, qui présente le meilleur rapport qualité-prix. Les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices tiennent compte de la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement en utilisant des spécifications techniques ou des critères d'attribution en fonction de la situation du marché et [...] conformément [...] aux directives 2014/23/UE, 2014/24/UE ou 2014/25/UE et à la législation sectorielle applicable, ainsi qu'aux engagements internationaux de l'Union, y compris l'AMP et d'autres accords internationaux auxquels l'Union est liée.

2. Les spécifications techniques ou les critères d'attribution de [...] la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement [...] comprennent au moins un des critères [...] suivants, appliqués de manière objective, transparente et non discriminatoire:
 - a) la proportion des produits [...] des offres originaires de pays tiers, déterminée conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil. Ce critère s'applique aux produits des offres originaires de pays qui ne sont par parties à l'AMP uniquement;

 - [...]b[...]) la disponibilité des pièces de rechange essentielles pour le fonctionnement des équipements faisant l'objet de l'appel d'offres;

 - c[...]) l'engagement du soumissionnaire à ce que d'éventuels changements dans sa chaîne d'approvisionnement au cours de l'exécution du marché n'aient pas d'incidence négative [...] sur l'exécution du marché;

d[...]) [...] une certification ou une documentation démontrant que l'organisation de la chaîne d'approvisionnement du soumissionnaire lui [...] permet de satisfaire aux exigences en matière de sécurité d'approvisionnement.

Cette disposition n'empêche pas les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices de recourir à des critères [...] supplémentaires.

3. [...] Si la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement est utilisée comme critère d'attribution, elle se voit attribuer une pondération comprise entre 15 et 40 % des critères d'attribution. ";

5) À l'article 4, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) les données déclarées concernant les nouveaux véhicules lourds du constructeur immatriculés au cours de la période de déclaration précédente; et";

6) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. À partir du 1^{er} juillet 2020 et pour chacune des périodes de déclaration ultérieures jusqu'à la période de déclaration de l'année 2029, la Commission détermine, pour chaque constructeur, le facteur zéro-émission et basse-émission correspondant à la période de déclaration précédente.

Le facteur zéro-émission [...] et basse-émission tient compte du nombre et des émissions de CO₂ de tous les véhicules lourds zéro-émission ou basse-émission dans le parc du constructeur.";

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Pour les périodes de déclaration de 2025 à 2029, le facteur zéro-émission et basse-émission est déterminé sur la base d'une valeur de référence de 2 %, conformément à l'annexe I, point 2.3.2.";

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Le facteur zéro-émission [...] et basse-émission réduit les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules lourds zéro-émission de la catégorie N, autres que les véhicules [...] appartenant aux sous-groupes 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, réduit les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.";

7) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

Objectifs spécifiques d'émissions de CO₂ d'un constructeur

Pour la période de déclaration de l'année 2025 et pour chacune des périodes de déclaration ultérieures, la Commission détermine, pour chaque constructeur, un objectif spécifique d'émissions de CO₂ correspondant à la période de déclaration précédente. Cet objectif est déterminé conformément à l'annexe I, point 4.1.";

8) les articles suivants [...] sont insérés:

"Article 6 *bis*

Transfert de véhicules lourds entre constructeurs

1. Pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs conformément à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.2, des véhicules lourds individuels peuvent être transférés entre constructeurs, sous réserve des conditions suivantes:
 - a) pour tous les transferts[...], la demande doit être soumise conjointement par le constructeur qui transfère et par celui qui reçoit;
 - b) pour le transfert de véhicules lourds autres que les véhicules lourds zéro-émission, le constructeur qui transfère et celui qui reçoit [...] appartiennent à un groupe de constructeurs liés;
 - c) pour le transfert[...] de véhicules lourds zéro-émission entre constructeurs n'appartenant pas à un groupe de constructeurs liés [...], le nombre de véhicules lourds zéro-émission [...] transférés à un constructeur [...] ne dépasse pas 5 % de l'ensemble de ses véhicules lourds neufs immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée.

Les constructeurs communiquent les demandes de transfert à la Commission en utilisant les outils électroniques fournis par celle-ci.

2. Lorsque la Commission considère que les conditions [...] d'un transfert sont remplies, elle ne prend pas en compte le véhicule lourd transféré dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui transfère mais elle [...] le prend en compte dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui reçoit.

Article 6 *ter*

Exemption pour les constructeurs produisant peu de véhicules lourds

1. Si moins de 100 nouveaux véhicules lourds d'un constructeur ont été immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ visées à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.7, et les objectifs spécifiques d'émissions de CO₂ visés à l'article 6 et à l'annexe I, point 4.1, sont fixés [...] à "0" pour [...] la période de déclaration concernée.
2. Les valeurs des émissions spécifiques moyennes de CO₂ et des objectifs spécifiques d'émissions de CO₂ ne sont pas incluses dans la publication de données visée à l'article 11 pour les constructeurs et les périodes de déclaration concernés.
3. L'exemption prévue au paragraphe 1 ne [...] s'applique pas au cours d'une période de déclaration donnée dans l'un quelconque des cas suivants:
 - a) à la demande du constructeur;
 - b) si le constructeur demande un transfert de véhicules lourds conformément à l'article 6 *bis*;

c) si le constructeur fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui, collectivement, ont immatriculé plus de 100 véhicules lourds au cours de la période de déclaration concernée ou fait partie d'un groupe de constructeurs liés [...] comprenant un constructeur auquel [...] les points a) ou b) s'appliquent.

4. Les constructeurs [...] qui ne font pas partie d'un groupe au sens du paragraphe 3, point c), informent la Commission s'ils ont immatriculé moins de 100 véhicules lourds au cours d'une période de déclaration donnée.
5. Les constructeurs [...] auxquels l'exemption prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas [...] notifiant à la Commission, pour chaque période de déclaration, toutes leurs entreprises liées qui remplissent les conditions de [...] l'exemption prévue au paragraphe 1.
6. [...] Les constructeurs [...] informent [...] [...] la Commission en vertu des paragraphes 4 et 5 au moyen des outils électroniques fournis par celle-ci.";

9) L'article 7 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, premier alinéa, la formule d'introduction est remplacée par le texte suivant:

"Afin de déterminer le respect par un constructeur de ses objectifs spécifiques d'émissions de CO₂ pour les périodes de déclaration des années 2025 à 2039, il est tenu compte de ses crédits d'émission ou dettes d'émission, déterminés conformément à l'annexe I, point 5, qui correspondent au nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur au cours d'une période de déclaration, multiplié par:";

- b) au paragraphe 1, deuxième alinéa, "2029" est remplacé par "2039";

- c) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Des dettes d'émission sont acquises au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039. La dette totale d'émission d'un constructeur ne peut toutefois dépasser 5 % de l'objectif spécifique d'émissions de CO₂ du constructeur multiplié par le nombre de véhicules lourds du constructeur pour cette période (ci-après dénommée "limite de dette d'émission").";

- d) au paragraphe 1, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de déclaration des années 2025 à 2039 sont reportés, le cas échéant, d'une période de déclaration à la suivante. Néanmoins, toutes les dettes d'émission résiduelles sont apurées au cours des périodes de déclaration des années 2029, 2034 et 2039.";

- e) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ sont fixées pour chaque constructeur conformément à l'annexe I, point 5.1, sur la base des trajectoires linéaires suivantes:

- a) entre les émissions de CO₂ de référence et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration [...] de l'année 2025 ou 2030, comme indiqué à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, points a) et b),
- b) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2025 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2030, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point b),

c) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2030 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2035, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point c), et

d) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2035 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de déclaration de l'année 2040, comme spécifié à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, point d).";

10) les articles suivants [...] sont insérés:

"Article 7 bis

Attribution de véhicules lourds à un constructeur

Lors du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, visées à l'article 4, et des objectifs spécifiques d'émissions de CO₂, visés à l'article 6, les véhicules lourds immatriculés au cours d'une période de déclaration donnée sont attribués aux constructeurs suivants:

- a) pour les véhicules lourds de catégorie N, au constructeur de véhicules tel que défini à l'article 3, point 4a), du règlement (UE) 2017/2400;
- b) pour les véhicules lourds de catégorie M, au constructeur du véhicule primaire, tel que défini à l'article 3, point 29), du règlement (UE) 2017/2400;
- c) pour les véhicules lourds de catégorie O, au constructeur de véhicules, tel que défini à l'article 2, point 5), du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission.

Article 7 ter

Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules lourds de catégorie M

Pour les véhicules de catégorie M, les dispositions suivantes s'appliquent:

a) pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ dans un sous-groupe de véhicules d'un constructeur, un nouveau véhicule lourd de catégorie M est pris en compte avec ses émissions spécifiques de CO₂ en tant que véhicule complet ou complété à l'annexe I, point 2.2.2, et il n'est pas pris en compte au point 2.2.3 de ladite annexe [...];

b) [...] par dérogation au point a) du présent article, sur demande du constructeur, comme indiqué à l'article 7 bis, point b), adressée à la Commission et sous réserve de satisfaire à la condition énoncée au [...] point c), un nouveau véhicule lourd de catégorie M est pris en compte avec les émissions de CO₂ spécifiques de son véhicule primaire à l'annexe I, point 2.2.3, et n'est pas pris en compte au point 2.2.2 de ladite annexe [...];

c) une demande visée au point b) pour un nouveau véhicule lourd de catégorie M n'est pas admissible si [...] ce constructeur [...] et le constructeur [...] du même véhicule complet ou complété, tel que défini à l'article 3, point 4a), du règlement (UE) 2017/2400, sont des entreprises liées ou appartiennent à la même entité juridique. En formulant une telle demande, un constructeur déclare que cette condition [...] est remplie. [...] Il fournit à la Commission, sur demande, des informations à l'appui;

d) la Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour l'environnement, fournit, sans délai [...] et sous forme électronique, les outils et l'assistance sur la façon de procéder nécessaires afin que les constructeurs [...] puissent soumettre [...] à la Commission les demandes visées au point b).";

11) L'article 8 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, point a), les termes "de 2025 à 2029" sont remplacés par les termes "à partir de 2025";
- b) au paragraphe 1, le point b) est supprimé;

c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Un constructeur est considéré comme ayant des émissions de CO₂ en excès dans les cas suivants:

a) lorsque, pour l'une des périodes de déclaration des années 2025 à 2028, 2030 à 2033 [...] ou 2035 à 2038, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse la limite de dette d'émission visée à l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa;

b) lorsque, pour les périodes de déclaration des années 2029, 2034, 2039 et 2040, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission est positive;

c) lorsque, à partir des périodes de déclaration de l'année 2041, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif spécifique d'émissions de CO₂ .";

12) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs communiquent sans délai à la Commission les écarts suivants par rapport aux données déclarées:

a) lorsque les valeurs d'émission de CO₂ de véhicules lourds en service, à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'article 13 du présent règlement, s'écartent des valeurs indiquées sur les certificats de conformité ou dans le dossier d'information du client visé à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2017/2400;

b) lorsque des erreurs commises lors de la saisie des données [...] ou dues à d'autres causes lors de l'exécution de la détermination des quantités de CO₂ émises ont été identifiées;

c) lorsque des erreurs commises lors de l'exécution de la surveillance et de la déclaration des quantités de CO₂ émises ont été identifiées;

d) tout écart autre que ceux mentionnés aux points a), b) et c).";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. La Commission tient compte des écarts visés au paragraphe 1 pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur et des émissions de CO₂ de référence. Elle [...] envisage de modifier [...] la liste [...] visée à l'article 11, paragraphe 1. [...] La Commission [...] n'est pas obligée de prendre les écarts en compte si le recalcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur ou des émissions de CO₂ de référence donne un écart inférieur à 0,1 %.";

13) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Évaluation des émissions de CO₂ de référence

1. Afin de garantir la robustesse et la représentativité des émissions de CO₂ de référence de sous-groupes de véhicules auxquels s'applique une période de déclaration de l'année 2024 ou d'une année ultérieure en tant que période de référence, conformément à l'annexe I, point 3.2, la Commission évalue l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et détermine si ces émissions ont été indûment augmentées et, le cas échéant, comment il y a lieu de les corriger.
2. Si la Commission conclut que l'ensemble ou certaines des émissions de CO₂ de référence [...] sont à corriger, elle adopte un acte d'exécution, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, appliquant [...] ces corrections.";

14) L'article 11 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La liste, à publier au plus tard le 30 avril de l'année suivant une année au cours de laquelle une période de référence s'est terminée, inclut les émissions de CO₂ de référence déterminées pour cette période de référence.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement."

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. La Commission [...] adopte des actes d'exécution afin de modifier la liste [...] visée au paragraphe 1:

a) lorsque les procédures de réception par type visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 font l'objet de modifications, autres que les modifications concernant les valeurs de la charge utile et du nombre de passagers utilisées pour la détermination des émissions de CO₂, de telle manière que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules lourds représentatifs, spécifié conformément [...] au paragraphe 3 du présent article, augmente ou diminue de plus de 5 g CO₂ /km:

i) des émissions de référence ajustées sont calculées conformément à l'annexe II, point 1;

ii) [...] de nouvelles valeurs sont publiées en complément des valeurs précédentes, en indiquant la période de déclaration à laquelle elles s'appliquent pour la première fois;

b) lorsque les annexes ont été modifiées conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) à f):

i) les émissions de CO₂ de référence précédemment publiées sont recalculées conformément à l'annexe I, en prenant en compte les paramètres modifiés [...] conformément à [...] l'article 14, paragraphe 1, points a) à f);

ii) la série recalculée des émissions de CO₂ de référence est publiée et remplace les émissions [...] de référence [...] précédentes à partir de la période de déclaration au cours de laquelle les paramètres [...] modifiés conformément à [...] l'article 14, paragraphe 1, points a) à f), s'appliquent pour la première fois.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement."

c) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Dans le cas de modifications apportées aux procédures de réception par type visées au paragraphe 2, premier alinéa, point a), du présent article, [...] les actes d'exécution visés au paragraphe 2 du présent article spécifient ou établissent une méthodologie pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques et les valeurs de charge utile et de nombre de passagers à utiliser pour la détermination des émissions de CO₂, sur la base de laquelle l'ajustement visé au paragraphe 2, premier alinéa, point a) i), du présent article est déterminé, en prenant en compte les données de surveillance déclarées en vertu du présent règlement et les caractéristiques techniques [...] visées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/2400. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement."

15) À l'article 13, paragraphe 3, le texte suivant est ajouté:

"Lorsque les données figurant dans les dossiers d'information du client, les certificats de conformité et les fiches de réception individuelle ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858, l'autorité compétente en matière de réception par type responsable délivre une déclaration de correction avec les données corrigées. Elle [...] transmet cette déclaration à la Commission et aux parties concernées.";

16) les articles suivants [...] sont insérés:

"Article 13 bis

Surveillance et déclaration incombant aux États membres

1. À compter de la période de déclaration de l'année [...] *JO: prière d'insérer l'année: si le présent règlement modificatif [...] entre en vigueur [...] avant le 1^{er} juillet, insérer l'année de son entrée en vigueur [...] moins 1; si le présent règlement modificatif [...] entre en vigueur [...] après le 30 [...] juin, insérer l'année suivante*], les États membres surveillent les données précisées à l'annexe IV, partie A, relatives aux nouveaux véhicules lourds immatriculés pour la première fois dans l'Union.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, à partir de l'année 2020, les autorités compétentes des États membres communiquent à la Commission les données [...] relatives à la période de déclaration précédente, allant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de déclaration définie à l'annexe V.

2. Les autorités compétentes responsables de la surveillance et de la déclaration des données, en conformité avec le présent règlement, sont celles qui ont été désignées par les États membres conformément à l'article 7, paragraphe 6, du règlement (UE) 2019/631.

3. Les véhicules lourds [...] conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie et de maintien de l'ordre public sont soumis [...] aux dispositions du présent article [...].

4. Les véhicules lourds [...] immatriculés pour [...] être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie, d'urgence médicale et de maintien de l'ordre public, ainsi que les véhicules lourds immatriculés pour [...] être utilisés par les forces armées, sont soumis [...] aux dispositions du présent article, [...] qu'ils soient ou non exemptés des dispositions de l'article 3 *bis* [...].

Article 13 *ter*

Déclaration incombant aux constructeurs ou à d'autres entités responsables de la détermination du CO₂ émis par un véhicule lourd [...]

1. Les constructeurs ou autres entités responsables de la détermination du CO₂ émis par un véhicule lourd [...] qui [...] sont soumis aux dispositions de l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400 ou de l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 [...] communiquent les données du nouveau véhicule lourd [...] conformément aux dispositions énoncées à l'annexe IV, partie B, [...] du présent règlement.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, ils communiquent ces données à la Commission pour chaque nouveau véhicule lourd dont la date de détermination ou d'évaluation est comprise dans la période de déclaration se terminant le 30 juin, [...] conformément à la procédure de déclaration définie à l'annexe V.

Le présent paragraphe ne s'applique pas [...] aux véhicules exemptés au titre de l'article 6 *ter*.

2. Chaque constructeur ou autre entité au sens du paragraphe 1 désigne un point de contact pour les besoins de la déclaration des données en conformité avec le présent règlement.

3. Les obligations en matière de déclaration au titre de l'article 13 *bis*, paragraphes 3 et 4, [...] s'appliquent aux constructeurs et autres entités au sens du paragraphe 1 du présent article.

Article 13 *quater*

Registre central des données relatives aux véhicules lourds

1. La Commission tient un registre central (ci-après dénommé "registre central") où sont rassemblées les données relatives aux véhicules lourds déclarées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*.

Le registre 3,2 est mis à la disposition du public, à l'exception des rubriques énumérées à l'annexe V, point 3.2 [...].

[...] La valeur de la traînée aérodynamique est mise à la disposition du public sous la forme d'une plage, telle que définie à l'annexe IV, partie C.

2. Le registre central est géré par l'Agence européenne pour l'environnement pour le compte de la Commission.

Article 13 *quinquies*

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route

1. La Commission surveille, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en précisant les données devant être déclarées par les autorités compétentes des États membres aux fins du paragraphe 1 du présent article.

Article 13 *sexies*

Qualité des données

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils communiquent en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*. Ils informent sans retard la Commission de toute erreur détectée dans les données déclarées.
2. La Commission effectue ses propres vérifications de la qualité des données communiquées en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*.
3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données communiquées conformément au paragraphe 1 ou constate, [...] à l'issue de ses propres vérifications en vertu du paragraphe 2, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées dans le registre central [...].
4. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16.

Article 13 *septies*

Amendes administratives

1. La Commission peut infliger une amende administrative dans chacun des cas suivants:
 - a) lorsqu'elle constate que les données déclarées par le constructeur en vertu de l'article [...] 13 *ter* du présent règlement divergent des données issues du dossier d'enregistrements du constructeur ou de la fiche de réception par type du moteur délivrée dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et que la divergence est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave;
 - b) lorsque les données ne sont pas transmises dans le délai applicable en vertu de l'article [...] 13 *ter* et que le retard ne peut pas être dûment justifié.

Aux fins de la vérification des données visée au point a), la Commission consulte les autorités compétentes en matière de réception par type concernées.

Les amendes administratives sont effectives, proportionnées et dissuasives et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule lourd concerné par la divergence ou le retard dans la transmission des données visés aux points a) et b).

2. La Commission adopte, sur la base des principes énoncés au paragraphe 3 du présent article, des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.

3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 respectent les principes suivants:

a) la procédure établie par la Commission est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accéder au dossier, dans le respect des intérêts légitimes, de la confidentialité et des secrets commerciaux;

b) pour le calcul des amendes administratives appropriées, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité et des conséquences de la divergence ou du retard, du nombre de véhicules lourds concernés par la divergence ou le retard dans la transmission des données, de la bonne foi du constructeur, du degré de diligence et de coopération du constructeur, de la répétition, de la fréquence [...] et de la durée de la divergence ou [...] du retard, ainsi que des sanctions précédemment infligées au même constructeur;

c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu, en fixant des délais de paiement et en offrant, le cas échéant, [...] la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et phases.

4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union européenne.";

17) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

"Article 14

Modifications des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17 du présent règlement, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe I du présent règlement afin de tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, en particulier des règlements (UE) 2018/858 et [...] (CE) n° 595/2009:
 - a) les critères définissant les sous-groupes de véhicules visés au point 1.1 y compris l'ajout de sous-groupes distincts pour les camions EHC;
 - b) les critères définissant les véhicules professionnels visés au point 1.2;
 - c) les critères applicables aux autonomies opérationnelles des différentes technologies de groupe motopulseur visées au point 1.3;
 - d) la liste des profils de missions figurant au point 1.4;
 - e) la pondération des profils de missions visée aux points 2.1.1 à 2.1.3;
 - f) les charges utiles, nombre de passagers, masses de passagers, charges utiles maximales techniquement admissibles, nombres maxima de passagers techniquement admissibles et volumes de fret des sous-groupes de véhicules [...] visés au point 2.5;
 - g) les valeurs de kilométrage annuel visées aux points 2.6.1 à 2.6.3.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe IV:
- a) les données requises spécifiées dans les parties A et [...] B pour prendre en compte le progrès technique, les ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et les modifications de la législation sous-jacente en matière de réception par type, en particulier les règlements (UE) 2018/858 et [...] (CE) n° 595/2009;
 - b) la mise à jour ou l'ajustement des fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique indiquées dans la partie C pour prendre en compte les changements dans la conception des véhicules lourds [...] et faire en sorte que [...] ces fourchettes restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe V:
- a) l'adaptation de la procédure de déclaration [...] définie à l'annexe V afin de prendre en compte l'expérience acquise dans l'application du présent règlement et d'adapter celui-ci au progrès technique;
 - b) la modification du point 3.2 en ajoutant les rubriques qui ont été nouvellement ajoutées au registre central.";

18) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

"Article 15

Réexamen

En [...] 2027, [...] la Commission réévalue [...] l'efficacité et l'impact du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de [...] cette réévaluation.

En particulier, la Commission rend compte des progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures publiques et privées de rechargement et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les véhicules relevant du présent règlement.

Dans son rapport, la Commission envisage également les éléments suivants:

- toute modification potentielle du champ d'application du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission;
- l'inclusion des véhicules professionnels dans les objectifs de réduction des émissions de CO₂;
- toute contrainte particulière pour se conformer à l'article 3 *ter*, paragraphe 1, en raison du rapport coûts-avantages socio-économiques, compte tenu de la morphologie territoriale spécifique ou des conditions météorologiques ainsi que des investissements récents dans le biométhane déjà effectués par les autorités publiques.

[...] Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative de modification du présent règlement.";

19) L'article 17 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à [...] [...] l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, [...] à l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, [...] à l'article 13 *septies*, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [*OP, prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].";

b) au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"La délégation de pouvoir visée à [...] l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, [...] à l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, [...] à l'article 13 *septies*, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.";

c) au paragraphe 6, le membre de phrase "en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et de l'article 14, paragraphe 1" est remplacé par: "en vertu de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, de l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, de l'article 13 *septies*, paragraphe 2 et de l'article 14, paragraphe 1";

20) Les annexes I et II [...] du règlement (UE) 2019/1242 sont remplacées par le texte de l'annexe I du présent règlement;

21) Le texte de l'annexe II du présent règlement est ajouté en tant qu'annexes III, IV, V et VI au règlement (UE) 2019/1242.

Article 2

Abrogation du règlement (UE) 2018/956

Le règlement (UE) 2018/956 est abrogé avec effet au ... *[...] JO: prière d'insérer la date d'application du présent règlement modificatif]*.

Les références au règlement (UE) 2018/956 s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI, qui figure à l'annexe II du présent règlement.

Article 2 bis

Modifications apportées au règlement (UE) 2018/858

Le règlement (UE) 2018/858 est modifié comme suit:

1) l'article 3 est modifié comme suit:

a) au point 33, le terme "véhicule tracté" est remplacé par le terme "remorque";

b) le point 59 suivant est ajouté:

"59. "remorque électrique", tout type de remorque qui est capable de contribuer à la propulsion de l'ensemble de véhicules en utilisant son propre groupe motopropulseur électrique et qui ne peut pas être utilisé sur la voie publique sans être activement tracté par un véhicule à moteur;"

2) À l'annexe I, partie B, point 6.1.1 d), le point iii) suivant est ajouté:

"iii) la conception et la construction des éléments essentiels formant le système de propulsion et de stockage de l'énergie dans le cas des remorques électriques;"

Article 3

Dispositions transitoires

[...] Nonobstant l'article 2, en ce qui concerne les périodes de déclaration antérieures au ... [/....] JO: prière d'insérer [...] = la date d'application du présent règlement modificatif], le règlement (UE) 2019/1242, tel qu'applicable le 30 juin ... [/....] JO: prière d'insérer l'année [...] du [...] juillet [...] suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif [...]], et le règlement (UE) 2018/956, tel qu'applicable le 30 juin ... [/....] JO: prière d'insérer l'année [...] du [...] juillet [...] suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif [...]], continuent de s'appliquer.

Article 4

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^{er} juillet ... [...] JO: prière d'insérer l'année [...] du [...] juillet [...]
suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif [...].

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

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Le président/La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente

ANNEXE I¹⁹

"ANNEXE I

Émissions spécifiques moyennes, objectifs d'émissions spécifiques moyennes et émissions en excès

1. Sous-groupes de véhicules, PROFILS DE MISSION ET PARAMETRES CONNEXES

1.1. Aux fins du présent règlement, un sous-groupe *sg* est défini pour chaque nouveau véhicule lourd.

1.1.1. Pour les véhicules de la catégorie N, le sous-groupe *sg* est défini comme suit:

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Véhicule professionnel selon l'article 3, paragraphe 9 du présent règlement	Type de cabine	Puissance du moteur	Autonomie opérationnelle (OR)	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
<u>53 et véhicules zéro-émission du groupe 51</u>	N°		Tous		53
<u>54 et véhicules zéro-émission du groupe 52</u>	N°		Tous		54
1s	N°		Tous		1s
1	N°		Tous		1
2	N°		Tous		2
3	N°		Tous		3

¹⁹ Les annexes existantes sont remplacées à l'annexe I et les nouvelles annexes sont ajoutées à l'annexe II.

4	N°	Tous	<170 kW	Tous	4-UD
	N°	Cabine sans couchette	≥170 kW	Tous	4-RD
	N°	Cabine avec couchette	≥170 kW et <265 kW		
	N°	Cabine avec couchette	≥265 kW	< 350 km	
	N°	Cabine avec couchette	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	N°	Cabine sans couchette	Tous	Tous	9-RD
	N°	Cabine avec couchette	Tous	< 350 km	
	N°	Cabine avec couchette	Tous	≥ 350 km	9-LH
5	N°	Cabine sans couchette	Tous	Tous	5-RD
	N°	Cabine avec couchette	< 265 kW		
	N°	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	< 350 km	
	N°	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	N°	Cabine sans couchette	Tous	Tous	10-RD
	N°	Cabine avec couchette	Tous	< 350 km	
	N°	Cabine avec couchette	Tous	≥ 350 km	10-LH

11	N°	Tous	11
12	N°	Tous	12
16	N°	Tous	16

Par "cabine avec couchette", on entend un type de cabine qui possède, derrière le siège du conducteur, un compartiment destiné à être utilisé pour dormir, tel que déclaré conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*.

Par "cabine sans couchette", on entend un type de cabine qui n'est pas une cabine avec couchette.

Lorsqu'un nouveau véhicule lourd est attribué au sous-groupe 4-UD mais que les données sur ses émissions de CO₂ en g/km ne sont pas disponibles pour les profils de missions UDL ou UDR tels que définis au point [...] 1.4, ce nouveau véhicule lourd est attribué au sous-groupe 4-RD.

Par "autonomie opérationnelle", on entend la distance qu'un véhicule peut parcourir, dans des conditions de transport longue-distance, sans être rechargé ou réapprovisionné en carburant, comme prévu au point 1.3.

1.1.2. Pour les véhicules de la catégorie M, le sous-groupe *sg* est défini comme suit:

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Pour les véhicules de la catégorie O, le sous-groupe *sg* est défini comme suit:

Groupes de véhicules définis à l'annexe I du règlement (UE) 2022/1362	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
Tous les groupes avec 1, 2, 3 essieux figurant dans le tableau 1	Comme indiqué dans la colonne "groupe de véhicules" des tableaux de l'annexe I du règlement (UE) 2022/1362
Tous les groupes avec [...] 2 ou 3 essieux figurant dans le tableau 4	
Tous les groupes figurant dans le tableau 6	

1.2. Les véhicules professionnels sont définis par les critères suivants:

Catégorie de véhicule	Configuration du châssis	Critères applicables pour les véhicules professionnels
N	Rigide	L'un des chiffres suivants, énumérés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858, est utilisé pour compléter le code de la carrosserie indiqué à la rubrique 38 du certificat de conformité: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Tracteur	Vitesse maximale ne dépassant pas 79 km/h

1.3. Les autonomies opérationnelles pour les besoins du présent règlement sont les suivantes:

Technologie du groupe motopropulseur	Autonomie opérationnelle (OR)
Véhicules tirant leur énergie pour les besoins de la propulsion mécanique uniquement d'une énergie électrique ou d'un dispositif de stockage d'énergie électrique	OR = autonomie réelle en mode épuisement de la charge, telle qu'elle est définie à l'annexe IV, partie I, point 2.4.1, du règlement (UE) 2017/2400 pour le profil de missions LHR
Autres technologies	OR > 350 km

1.4. Définitions des profils de missions

RDL	Trajets régionaux, charge utile faible
RDR	Trajets régionaux, charge utile représentative
LHL	Longue distance, charge utile faible
LHR	Longue distance, charge utile représentative
UDL	Trajets urbains, charge utile faible
UDR	Trajets urbains, charge utile représentative

REL	Trajets régionaux (EMS), charge utile faible
RER	Trajets régionaux (EMS), charge utile représentative
LEL	Longue distance (EMS), charge utile faible
LER	Longue distance (EMS), charge utile représentative
MUL	Services municipaux, charge utile faible
MUR	Services municipaux, charge utile représentative
COL	Construction, charge utile faible
COR	Construction, charge utile représentative
HPL	Urbain lourd, transport de [...] <u>passagers</u>, charge faible
HPR	Urbain lourd, transport de [...] <u>passagers</u>, charge représentative
UPL	Urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge faible
UPR	Urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge représentative
SPL	Sous-urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge faible
SPR	Sous-urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge représentative
IPL	Inter-urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge faible
IPR	Inter-urbain, transport de [...] <u>passagers</u>, charge représentative
CPL	Autocar, transport de [...] <u>passagers</u>, charge faible
CPR	Autocar, transport de [...] <u>passagers</u>, charge représentative

2. CALCUL DES EMISSIONS SPECIFIQUES MOYENNES D'UN CONSTRUCTEUR

2.1. Calcul des émissions de CO₂ spécifiques d'un nouveau véhicule lourd

Les émissions spécifiques en g/km d'un nouveau véhicule lourd v , attribué à un sous-groupe sg , sont calculées au moyen de la formule suivante:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

où

\sum_{mp} désigne la somme de tous les profils de missions mp figurant [...] au point 1.4;

sg désigne le sous-groupe auquel le nouveau véhicule lourd v a été attribué conformément à la section 1 de la présente annexe;

$W_{sg,mp}$ désigne la pondération du profil de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ en g/km du nouveau véhicule lourd v , déterminées pour un profil de missions mp , déclarées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter* et normalisées conformément à l'annexe III;

$CO2_{pv,mp}$ désigne les émissions de CO_2 en g/km du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd v , déterminées pour un profil de missions mp , et pour la configuration du châssis (plancher haut/bas, simple/double) applicable à son sous-groupe sg , déclarées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter* et normalisées conformément à l'annexe III;

Dans le cas des véhicules à moteur zéro-émission, les valeurs de $CO2_{v,mp}$ et $CO2_{pv,mp}$ sont fixées à 0.

2.1.1. Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$) pour les véhicules de catégorie N

Sous-groupe de véhicules (sg)*	Profil de missions (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Voir définitions au point 1.1

** Voir définitions au point 1.4

2.1.2. Pondérations des profils de missions (Wsg,mp) pour les véhicules de catégorie M

Sous- groupe de véhicul es (sg)*	Profil de missions (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Voir définitions au point 1.1

** Voir définitions au point 1.4

2.1.3. Pondérations des profils de missions (Wsg,mp) pour les véhicules de catégorie O

Sous-groupe de véhicules (sg)*	Profil de missions (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Voir définitions au point 1.1

** Voir définitions au point 1.4

2.2. Émissions de CO₂ spécifiques moyennes de tous les nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe pour un constructeur

Pour chaque constructeur et chaque **période de déclaration**, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes $avgCO2_{sg}$ de tous les nouveaux véhicules lourds faisant partie d'un sous-groupe sg ou, le cas échéant, de leurs véhicules primaires, sont calculées de la manière suivante:

2.2.1. Pour les véhicules des catégories N et O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{en g/tkm})$$

2.2.2. Pour les véhicules complets ou complétés de catégorie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (in g/pkm)}$$

2.2.3. Pour les véhicules primaires de véhicules lourds de catégorie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (en g/pkm)}$$

où

\sum_v est la somme de tous les nouveaux véhicules lourds du constructeur faisant partie du sous-groupe *sg*, sous réserve des dispositions de l'article 7 *ter*;

$CO2_v$ désigne les émissions de CO_2 spécifiques du nouveau véhicule lourd *v*, déterminées conformément au point 2.1;

$CO2p_v$ désigne les émissions de CO_2 spécifiques du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd *v*, déterminées conformément au point 2.1;

V_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe *sg*;

Vpv_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds dans le sous-groupe *sg* qui, selon l'article 7 *ter*, sont pris en compte avec les émissions de CO_2 de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO_2 spécifiques moyennes du point 2.2.3;

PL_{sg} désigne la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe *sg*, déterminée au point 2.5;

PN_{sg} désigne le nombre de passagers moyen des véhicules du sous-groupe sg , déterminé au point 2.5.

2.3. Calcul du facteur zéro-émission et basse-émission visé à l'article 5

2.3.1 Périodes de déclaration de 2019 à 2024

Pour chaque constructeur et chaque période de déclaration de 2019 à 2024, le facteur zéro-émission et basse-émission (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé comme suit:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{avec un minimum de 0,97}$$

où

V_{all} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans les sous-groupes $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

V_{conv} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans les sous-groupes $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, à l'exclusion des véhicules lourds zéro-émission et basse-émission;

V_{zlev} désigne la somme de V_{in} et V_{out} ,

où

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

avec \sum_v désignant la somme de tous les nouveaux véhicules lourds zéro-émission et basse-émission dans les sous-groupes $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

$CO2_v$ désigne les émissions de CO_2 spécifiques, en g/km, d'un véhicule zéro-émission ou basse-émission v , déterminées conformément au point 2.1;

LET_{sg} désigne le seuil de basse-émission du sous-groupe sg auquel appartient le véhicule v , tel que défini au point 2.3.4;

V_{out} désigne le nombre total de véhicules lourds zéro-émission qui ne font pas partie des sous-groupes visés par la définition de V_{in} , et avec un maximum de 1,5 % de V_{conv} .

2.3.2 Périodes de déclaration de 2025 à 2029

Pour chaque constructeur et chaque **période de déclaration**, le facteur zéro-émission et basse-émission (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé comme suit:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ à moins que cette somme ne soit supérieure à 1 ou inférieure à 0,97, auquel cas le facteur ZLEV prend la valeur 1 ou 0,97, respectivement

où

x correspond à 0,02

y correspond à la somme de V_{in} et V_{out} , divisée par V_{total} , où:

V_{in} désigne le nombre total de véhicules lourds zéro-émission ou basse-émission nouvellement immatriculés dans les sous-groupes $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, où chacun d'entre eux est compté comme $ZLEV_{specific}$ selon la formule ci-dessous:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

où

CO_{2v} désigne les émissions de CO_2 spécifiques, en g/km, d'un véhicule zéro-émission ou basse-émission v , déterminées conformément au point 2.1;

LET_{sg} désigne le seuil de basse-émission du sous-groupe sg auquel appartient le véhicule v , tel que défini au point 2.3.4;

V_{out} désigne le nombre total de véhicules lourds zéro-émission nouvellement immatriculés qui ne font pas partie des sous-groupes visés par la définition de V_{in} , et avec un maximum de 0,035 de V_{total} ;

V_{total} désigne le nombre total de véhicules lourds récemment immatriculés du constructeur au cours de la période de déclaration.

Si V_{in}/V_{total} est inférieur à 0,0075, le facteur ZLEV prend la valeur 1.

2.3.3 Périodes de déclaration à partir de 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Calcul du seuil de basse-émission

Le seuil de basse-émission LET_{sg} du sous-groupe sg est défini comme suit:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

où

$rCO2_{sg}$ désigne les émissions de CO_2 de référence du sous-groupe sg , déterminées au point 3;

PL_{sg} désigne la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg , déterminée au point 2.5;

2.4. Calcul des parts de véhicules

Pour chaque constructeur et pour chaque **période de déclaration**, la part de nouveaux véhicules lourds dans un sous-groupe $share_{sg}$ est calculée de la manière suivante:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Pour chaque constructeur et pour chaque **période de déclaration**, la part de nouveaux véhicules lourds zéro-émission dans un sous-groupe zev_{sg} est calculée de la manière suivante:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Pour chaque constructeur et pour chaque **période de déclaration**, la part de nouveaux véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg qui, conformément à l'article 7 *ter*, sont à prendre en considération avec les émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes du point 2.2, est calculée de la manière suivante:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

où

$Vzev_{sg}$ désigne le nombre de véhicules lourds zéro-émission du constructeur dans un sous-groupe sg ;

Vpv_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds dans le sous-groupe sg qui, selon l'article 7 *ter*, sont pris en compte avec les émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes du point 2.2;

- V_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans un sous-groupe sg ;
- V désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur.

2.5. Valeurs de charge utile, nombre de passagers et volumes de fret

La valeur moyenne de la charge utile PL_{sg} d'un véhicule de catégorie N ou O faisant partie d'un sous-groupe sg est calculée comme suit:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Le nombre de passagers moyen PN_{sg} d'un véhicule de catégorie M faisant partie d'un sous-groupe sg est calculé comme suit:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

où

\sum_{mp} désigne la somme de tous les profils de missions mp

$W_{sg,mp}$, désigne la pondération des profils de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3.

$PL_{sg,mp}$ désigne la valeur de charge utile attribuée aux véhicules des catégories N et O faisant partie du sous-groupe sg pour le profil de missions mp , telle que définie aux points 2.5.1 et 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ désigne le nombre de passagers attribué aux véhicules de catégorie M faisant partie du sous-groupe sg pour le profil de missions mp , tel que défini au point 2.5.2.

2.5.1. Véhicules de catégorie N.

Les valeurs de charge utile PL_{sg, mp} (en tonnes) sont déterminées de la manière suivante:

Sous-groupe de véhicules sg*	Profil de missions mp**													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Comme déterminé au point 3.1.1		Sans objet		Comme déterminé au point 3.1.1		Sans objet							
54														
1s														
1														
2			Comme déterminé au point 3.1.1											
3	Sans objet													
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.	2,6	12,9
5-LH														
5v														
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.	2,6	12,9
16	Sans objet												2,6	12,9

* Voir définitions au point 1.1

** Voir définitions au point 1.4

Les valeurs de charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$ et les volumes de fret CV_{sg} sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.5.2. Véhicules de catégorie M

Le nombre de passagers $PN_{sg,mp}$, la masse des passagers $PM_{sg,mp}$ et le nombre maximal techniquement admissible de passagers $maxPN_{sg}$ pour le sous-groupe sg et le profil de missions mp sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.5.3. Véhicules de catégorie O

Les valeurs de charge utile $PL_{sg,mp}$ (en tonnes) sont déterminées de la manière suivante:

Sous-groupe de véhicules (<i>sg</i>)*	Profil de missions (<i>mp</i>)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	s.o.	s.o.	s.o.
121, 121V, 123, 123V, , 125	2,2	11,2	2,2	16,8	s.o.	s.o.	s.o.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	s.o.	s.o.	s.o.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	s.o.	s.o.	s.o.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	s.o.	s.o.	s.o.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	s.o.	s.o.	s.o.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.

* Voir définitions au point 1.1

** Voir définitions au point 1.4

Les valeurs de charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$ et les volumes de fret CV_{sg} sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.6. Calcul du facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile ou du nombre de passagers

Le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile (des passagers) (MPW_{sg}) d'un sous-groupe sg est défini comme le produit du kilométrage annuel spécifié au point 2.6.1 et des valeurs de la charge utile et du nombre de passagers pour le sous-groupe spécifiées aux points 2.5.1, 2.5.2 et 2.5.3 pour les véhicules des catégories N, M et O, respectivement, normalisées à la valeur respective pour le sous-groupe 5-LH, et il doit être calculé de la manière suivante:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (pour les véhicules des catégories N et O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (pour les véhicules de la catégorie M)}$$

où

AM_{sg} désigne le kilométrage annuel spécifié aux points 2.6.1, 2.6.2 et 2.6.3 pour les véhicules faisant partie des sous-groupes respectifs;

AM_{5-LH} désigne le kilométrage annuel spécifié pour le sous-groupe 5-LH au point 2.6.1;

PL_{sg} désigne les valeurs déterminées aux points 2.5.1 et 2.5.3;

PN_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.5.2;

PL_{5-LH} désigne la valeur moyenne de la charge utile pour le sous-groupe 5-LH, déterminée au point 2.5.1.

2.6.1. Kilométrage annuel pour les véhicules de catégorie N:

Sous-groupe de véhicules (sg)*	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Voir définitions au point 1.1

2.6.2. Kilométrage annuel pour les véhicules de catégorie M

Sous-groupe de véhicules (sg)*	Kilométrage annuel AM _{sg} (en km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Voir définitions au point 1.1

2.6.3. Kilométrage annuel pour les véhicules de catégorie O

Sous-groupe de véhicules (sg)*	Kilométrage annuel AM _{sg} (en km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Voir définitions au point 1.1

2.7. Émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs visées à l'article 4

Pour chaque constructeur, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes suivantes sont calculées:

2.7.1. Pour les périodes de déclaration de 2019 à 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pour les périodes de déclaration à compter de 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

où

\sum_{sg} désigne la somme des sous-groupes qui sont inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes particulières selon le point 4.2;

$ZLEV$ désigne la valeur déterminée au point 2.3;

$share_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.4;

zev_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.4;

pv_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.6;

$avgCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.2;

$rCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2.

3. CALCUL DES VALEURS DE REFERENCE

3.1. Valeurs de référence

Les valeurs de référence suivantes sont calculées sur la base de l'ensemble des nouveaux véhicules lourds de tous les constructeurs pour la période de référence applicable au sous-groupe sg , conformément au point 3.2.

3.1.1. Pour chaque sous-groupe de véhicules sg , les valeurs de charge utile $PL_{sg,mp}$, nombre de passagers $PN_{sg,mp}$, masse de passagers $PM_{sg,mp}$, charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$, nombre maximal techniquement admissible de passagers $maxPN_{sg}$ et volume de fret CV_{sg} sont calculées de la manière suivante:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie O)}$$

(*seulement pour les sous-groupes de véhicules pour lesquels des valeurs explicites pour $PL_{sg,mp}$ ou $PN_{sg,mp}$ ne sont pas fournies au point 2.5)

3.1.2. Les émissions de CO₂ de référence $rCO2_{sg}$ visées à l'article 3 sont calculées de la manière suivante:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules des catégories N et O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pour les véhicules de catégorie M)}$$

où

- Σ_v est la somme de tous les nouveaux véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg immatriculés au cours de la période de référence applicable à sg , conformément au point 3.2;
- $CO2_v$ désigne les émissions spécifiques de CO_2 du nouveau véhicule lourd v , déterminées conformément au point 2.1, le cas échéant ajustées conformément à l'annexe II;
- $CO2p_v$ désigne les émissions de CO_2 spécifiques du véhicule primaire du nouveau véhicule lourd v , déterminée conformément au point 2.1, le cas échéant ajustées conformément à l'annexe II;
- rV_{sg} désigne le nombre de tous les nouveaux véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg immatriculés au cours de la période de référence applicable à sg , conformément au point 3.2;
- PL_{sg} désigne la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg , déterminée au point 2.5;
- PN_{sg} désigne le nombre de passagers moyen des véhicules du sous-groupe sg , déterminé au point 2.5.
- $PL_{v,mp}$ désigne la charge utile du véhicule v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;
- $PN_{v,mp}$ désigne le nombre de passagers du véhicule v dans le profil de missions mp , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;
- $PM_{v,mp}$ désigne la masse de passagers du véhicule v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;
- $maxPL_v$ désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule v , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$maxPN_v$ désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

CV_v désigne le volume de fret du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*.

3.2. Périodes de référence applicables aux sous-groupes

Les périodes de déclaration suivantes sont appliquées en tant que périodes de référence aux sous-groupes de véhicules:

Sous-groupe de véhicules sg	Période de déclaration de l'année applicable en tant que période de référence
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Tous les autres	2025

3.2.1. Si, au cours de la période de référence spécifiée au point 3.2, dans un sous-groupe sg , le nombre de nouveaux véhicules lourds de tous les constructeurs est inférieur à 50, les règles suivantes s'appliquent:

Les émissions de CO₂ spécifiques moyennes $avgCO2_{sg}$ et $avgCO2p_{sg}$ visées au point 2.2 et les émissions de CO₂ de référence $rCO2_{sg}$ et $rCO2p_{sg}$ visées au point 3.1.2 prennent la valeur "0" pour tous les constructeurs, dans le sous-groupe sg , pour les besoins du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes, conformément au point 2.7, et du calcul des objectifs spécifiques [...] d'émissions de CO₂, conformément au point 4.1, pour les périodes de déclaration des années $< Y + 5$. Ici, Y est l'année de la première période de déclaration au cours de laquelle le nombre de nouveaux véhicules lourds de tous les constructeurs, dans le sous-groupe sg , est d'au moins 50 unités.

Afin d'obtenir les émissions de CO₂ de référence $rCO2_{sg}$ et $rCO2p_{sg}$ pour les besoins du calcul de l'objectif spécifique en matière d'émission conformément au point 4, il convient de calculer d'abord les [...] valeurs correspondantes visées au point 3.1.2 pour la période de déclaration de l'année Y et non pour la période de référence applicable au sous-groupe sg conformément au point 3.2.

Les valeurs résultantes sont alors divisées par:

- le facteur cible $RET_{sg,Y}$, tel que défini au point 5.1.1, pour obtenir les émissions de CO₂ de référence $rCO2_{sg}$,
- le facteur cible $RETp_{sg,Y}$, tel que défini au point 5.1.1, pour obtenir les émissions de CO₂ de référence $rCO2p_{sg}$,

4. CALCUL DE L'OBJECTIF SPECIFIQUE EN MATIERE D'EMISSION D'UN CONSTRUCTEUR VISE A L'ARTICLE 6

4.1. Objectifs spécifiques en matière d'émission

Pour chaque constructeur, les objectifs spécifiques en matière d'émission T suivants sont calculés de la manière suivante:

4.1.1. Pour les périodes de déclaration des années 2025 à 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Pour les périodes de déclaration des années 2030 et suivantes:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

où

- \sum_{sg} désigne la somme des sous-groupes qui sont inclus dans le calcul de l'objectif spécifique en matière d'émission concerné, conformément au point 4.2
- $share_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.4;
- MPW_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.6;
- rf_{sg} désigne l'objectif de réduction des émissions de CO₂ **applicable**, pour la **période de déclaration** spécifique, aux nouveaux véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg , tel qu'indiqué au point 4.3;
- rfp_{sg} désigne l'objectif de réduction des émissions de CO₂ **applicable**, pour la **période de déclaration** spécifique, aux véhicules primaires de nouveaux véhicules lourds faisant partie du sous-groupe sg , tel qu'indiqué au point 4.3;
- $zevM_{sg}$ désigne le mandat concernant les véhicules zéro-émission **applicable**, pour la **période de déclaration** spécifique, aux véhicules faisant partie du sous-groupe sg , comme indiqué au point 4.3;
- $rCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
- pv_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.4.

4.2. Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes et des objectifs spécifiques [...] d'émissions des constructeurs

Les sous-groupes *sg* suivants sont inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques $CO_2(X)$, les objectifs spécifiques [...] d'émissions $T(X)$ et la trajectoire des émissions de CO₂ $ET(X)_Y$.

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs [...] d'émissions de CO₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, point a)	sous-groupes de véhicules de transport de marchandises soumis à des objectifs [...] d'émissions de CO₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d), et paragraphe 3	sous-groupes de véhicules de transport de [...] <u>passagers</u> soumis à des objectifs [...] d'émissions de CO₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d) (autocars et <u>autobus à emmarchement bas de classe II</u>)	sous-groupes de véhicules de transport de [...] <u>passagers</u> soumis à des objectifs concernant les véhicules zéro-émission conformément à l'article 3 ter (Autobus urbains)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tous les sous-groupes de véhicules visés aux points 1.1.1 et 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Objectifs de réduction des émissions de CO₂ et mandats concernant les véhicules zéro-émission

4.3.1. Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ rf_{sg} et rfp_{sg} suivantes, conformément à l'article 3 *bis*, s'appliquent aux véhicules faisant partie du sous-groupe *sg* pour des périodes de déclaration différentes:

Objectifs de réduction de CO ₂ rf_{sg} et rfp_{sg}					
Sous- groupes <i>sg</i>		Période de déclaration des années			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040
Camions moyens	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 7,4t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux 4x2 et [...] <u>6x2</u>	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux spéciales	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
<u>Autocars et autobus interurbains</u> (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
<u>Véhicules primaires d'autocars et d'autobus interurbains</u> (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Remorques		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semi-remorques		0	<u>7,5</u>[...]%	<u>7,5</u>[...]%	<u>7,5</u>[...]%

Pour les périodes de déclaration des années antérieures à 2025, tous les objectifs de réduction des émissions de CO₂ rf_{sg} et rfp_{sg} sont fixés à 0.

4.3.2. Les objectifs $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission suivants, conformément à l'article 3 *ter*, sont applicables aux véhicules faisant partie du sous-groupe sg pour des périodes de déclaration différentes:

Mandats $zevM_{sg}$ concernant les véhicules zéro-émission					
Sous-groupes sg		Période de déclaration des années			
		avant 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	à partir de 2040
Autobus [...] urbains	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100 %	100 %	100 %

5. CREDITS ET DETTES D'EMISSION VISES A L'ARTICLE 7

5.1. Trajectoires de réduction des émissions de CO₂

5.1.1. Facteurs cibles

Pour chaque sous-groupe de véhicules sg et chaque période de déclaration d'une année Y , les facteurs cibles sont définis comme suit:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

où

lY, uY

désignent les valeurs pour la première et la dernière années

- dans l'ensemble $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ pour les sous-groupes indiqués dans la colonne $X = 2025$ du tableau figurant au point 4.2,
- dans l'ensemble $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ pour tous les autres sous-groupes sg .

définissant l'intervalle le plus petit pour lequel la condition $lY \leq Y < uY$ est remplie;

rY	désigne l'année de la période de référence applicable au sous-groupe de véhicules sg , conformément au point 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	désignent les objectifs de réduction des émissions de CO ₂ du sous-groupe sg pour les nouveaux véhicules lourds des années lY et uY , conformément au point 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	désignent les objectifs de réduction des émissions de CO ₂ du sous-groupe sg pour les véhicules primaires de nouveaux véhicules lourds des années lY et uY , conformément au point 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	désignent les mandats concernant les véhicules zéro-émission pour les nouveaux véhicules lourds des années lY et uY , conformément au point 4.3;

Pour les années de déclaration $Y < rY$, les valeurs de $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ et $ZET_{sg,Y}$ sont fixées à 1, de sorte qu'il n'y a pas de contribution du sous-groupe de véhicules sg à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂.

5.1.2. Trajectoires de réduction des émissions de CO₂

5.1.2.1. Ensuite, pour chaque sous-groupe de véhicules sg et chaque période de déclaration d'une année Y , les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pour chaque constructeur et les périodes de déclaration d'une année Y comprise entre 2019 et 2024, les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pour chaque constructeur et les périodes de déclaration d'une année Y comprise entre 2025 et 2040, les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

où

- \sum_{sg} désigne la somme des sous-groupes qui sont inclus dans le calcul de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ concernée, conformément au point 4.2;
- $share_{sg}$ désigne la part de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg, déterminée au point 2.4;
- MPW_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.6;
- $rCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
- pv_{sg} désigne la part de nouveaux véhicules lourds du constructeur faisant partie du sous-groupe sg qui, conformément à l'article 7 ter, sont pris en compte avec les émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes du point 2.2

5.2. Calcul des crédits et dettes d'émission pour chaque période de déclaration

Pour chaque constructeur et chaque période de déclaration des années Y comprises entre 2019 et 2040, les crédits d'émission $cCO2(X)_Y$ et les dettes d'émission $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$), sont le maximum des valeurs suivantes et 0 (c'est-à-dire que les crédits et les dettes d'émission ne peuvent pas être négatifs):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

où

$ET(X)_Y$ désigne la trajectoire de réduction des émissions du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y, déterminée conformément au point 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO2(X)_Y$ désigne les émissions spécifiques moyennes du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y, déterminées conformément au point 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ désigne l'objectif spécifique en matière d'émission du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y, déterminé conformément au point 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y.

5.3. Limite de dette d'émission

Pour chaque constructeur, les limites de dette d'émission $limCO2(X)_Y$ pour une période de déclaration de l'année Y sont définies de la manière suivante:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ pour les périodes de déclaration de l'année Y < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ pour les périodes de déclaration de l'année Y ≥ 2030 ;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ pour les périodes de déclaration de l'année Y ≥ 2030 .

où

$T(X)_Y$ désigne l'objectif spécifique en matière d'émission du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y, déterminé conformément au point 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur pour la **période de déclaration** de l'année Y dans les sous-groupes de véhicules qui sont inclus dans le calcul des émissions de CO₂ spécifiques $CO2(X)$, conformément au point 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Crédits d'émission antérieurs

Les dettes d'émission contractées pour la **période de déclaration** de l'année 2025 sont réduites d'un montant correspondant aux crédits d'émission acquis avant **cette période de déclaration**, qui est déterminé pour chaque constructeur de la manière suivante:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

où

min désigne le minimum des deux valeurs mentionnées entre les parenthèses;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la somme des **périodes de déclaration des années Y comprises entre 2019 et 2024**;

$dCO2(NO)_Y$ désigne les dettes d'émission pour la **période de déclaration de l'année Y**, déterminées conformément au point 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ désigne les crédits d'émission pour la **période de déclaration de l'année Y**, déterminés conformément au point 5.2.

6. DETERMINATION DES EMISSIONS DE CO₂ EN EXCES VISEES A L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2

Pour chaque constructeur et chaque **période de déclaration** de l'année Y, à partir de **l'année 2025**, la valeur des émissions de CO₂ en excès spécifiques de la catégorie de véhicules, $exeCO2(X)_Y$, est déterminée comme suit, si la valeur est positive (X = NO, M). Si les calculs suivants donnent une valeur négative pour $exeCO2(X)_Y$, cette dernière est fixée à 0.

Pour la **période de déclaration** de l'année 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Pour les périodes de déclaration des années Y de 2026 à 2028, de 2030 à 2033 et de 2035 à 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Pour les périodes de déclaration des années Y de 2030 à 2033 et de 2035 à 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Pour la période de déclaration des années Y = 2029, 2034 et 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Pour la période de déclaration des années Y = 2034 et 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Pour les périodes de déclaration de l'année 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Pour les périodes de déclaration des années $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

où

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la somme des **périodes de déclaration des années Y comprises entre 2019 et 2024**;

$\sum_{I=2025}^Y$ est la somme des **périodes de déclaration des années I de 2025 à l'année Y**;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ est la somme des *périodes de déclaration des années J de 2025 jusqu'à l'année (Y-1)*;

$\sum_{I=2025}^{2039}$ est la somme des *périodes de déclaration des années I de 2025 à 2039*;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ est la somme des périodes de déclaration des années J de 2030 à l'année (Y-1);

$dCO2(X)_Y$ désigne les dettes d'émission pour la *période de déclaration de l'année Y*, déterminées conformément au point 5.2 (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ désigne les crédits d'émission pour la *période de déclaration de l'année Y*, déterminés conformément au point 5.2 (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ désigne la limite de dette d'émission déterminée conformément au point 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ désigne la réduction des dettes d'émission de la *période de déclaration de l'année 2025*, déterminée conformément au point 5.4 (X = NO, M).

Dans tous les autres cas, la valeur des émissions en excès $exeCO2(X)_Y$ est fixée à 0 (X = NO, M).

Les émissions de CO₂ en excès de la période de déclaration de l'année Y, visées à l'article 8, paragraphe 2, s'établissent comme suit:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Procédures d'ajustement visées à l'article 11

1. AJUSTEMENT DES EMISSIONS DE CO₂ DE REFERENCE A LA SUITE D'UNE MODIFICATION DES PROCEDURES DE RECEPTION PAR TYPE VISEE A L'ARTICLE 11, PARAGRAPHE 2

À la suite d'une modification des procédures de réception par type visée à l'article 11, paragraphe 2, les émissions de CO₂ de référence visées au point 3.1.2 de l'annexe I sont recalculées.

À cette fin, les émissions de CO₂ en g/km des nouveaux véhicules lourds v de la période de référence, et de leurs véhicules primaires, déterminées pour un profil de missions mp , comme indiqué au point 2.1 de l'annexe I, sont ajustées de la manière suivante:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

où

\sum_r désigne la somme de tous les véhicules représentatifs r du sous-groupe sg ;

sg désigne le sous-groupe auquel le véhicule v appartient;

$s_{r,sg}$ désigne la pondération statistique du véhicule représentatif r dans le sous-groupe sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ spécifiques du véhicule v en g/km, déterminées sur le profil de missions mp et sur la base des données de surveillance de la période de référence;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule représentatif r en g/km, déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, tel qu'il s'appliquait au cours de la période de référence;
$CO_{2r,mp}$	désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule représentatif r , déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, conformément aux amendements visés à l'article 11, paragraphe 3, point a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule primaire du véhicule lourd v en g/km, déterminées sur le profil de missions mp et sur la base des données de surveillance de la période de référence;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule primaire du véhicule représentatif r en g/km, déterminées en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, tel qu'il s'appliquait au cours de la période de référence;
$CO_{2p}r,mp$	désigne les émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule primaire du véhicule représentatif r , déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, conformément aux amendements visés à l'article 11, paragraphe 3, point a).

Les émissions de CO₂ spécifiques sont normalisées conformément à l'annexe III en utilisant, pour les paramètres visés à l'article 14, paragraphe 1, point f), les valeurs qui sont applicables pour la période de déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, point a).

Les véhicules représentatifs sont définis en conformité avec la méthodologie visée à l'article 11, paragraphe 3.

2. APPLICATION DES EMISSIONS DE CO₂ DE REFERENCE AJUSTEES CONFORMEMENT A L'ARTICLE 11, PARAGRAPHE 2

Si, pour la période de référence de l'année Y, les émissions de CO₂ spécifiques de certains véhicules lourds d'un constructeur ont été déterminées avec des modifications visées à l'article 11, paragraphe 2, les émissions de CO₂ de référence rCO_{2sg} du sous-groupe de véhicules *sg* utilisées aux points 4 et 5.1 de l'annexe I sont calculées de la manière suivante:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

où

\sum_i désigne la somme suivante:

- pour $i = [\dots]0$: la procédure non modifiée pour déterminer les émissions de CO₂, pour laquelle les émissions de CO₂ de référence initiales, sans ajustements, sont applicables et
- pour $i \geq 1$: toutes les modifications ultérieures visées à l'article 11, paragraphe 2.

V_{sg} désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur pour la période de déclaration de l'année Y et le sous-groupe de véhicules *sg*;

$V_{sg,i}$ désigne le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur pour la période de déclaration de l'année Y et pour le sous-groupe de véhicules *sg* dont les émissions de CO₂ spécifiques ont été déterminées avec la modification *i*;

$rCO_{2sg,i}$ désigne:

- pour $i = 0$: les émissions de CO₂ de référence non ajustées
- pour $i \geq 1$: les émissions de CO₂ de référence qui ont été déterminées pour le sous-groupe de véhicules *sg* avec la modification *i*.

ANNEXE II²⁰

"ANNEXE III

Normalisation des émissions de CO₂ spécifiques des nouveaux véhicules lourds visées à l'article 4

1. NORMALISATION DES EMISSIONS DE CO₂ SPECIFIQUES

Pour les besoins du calcul du point 2.1 de l'annexe I, les valeurs des émissions de CO₂ $CO_{2v,mp}$ des véhicules sont normalisées comme suit:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pour les véhicules des catégories N et O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pour les véhicules de catégorie M})$$

Les valeurs des émissions de CO₂ [(CO₂p)] (v,mp) des véhicules primaires sont normalisées conformément à la même méthodologie, en utilisant les paramètres pour les véhicules primaires.

où

$CO_{2v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ normalisées du véhicule v déterminées pour un profil de missions mp à prendre en considération dans le calcul de l'annexe I, point 2.1;

$reportCO_{2v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ en g/km [...] d'un nouveau véhicule lourd v , déterminées pour un profil de missions mp et déclarées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$ doit être déterminé conformément au point 3;

²⁰ Voir la note de bas de page 20.

$\Delta CO2cv_{v,mp}$	doit être déterminé conformément au point 4;
$PL_{v,mp}$	désigne la charge utile du véhicule v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 <i>bis</i> et 13 <i>ter</i> ;
$PL_{sg,mp}$	désigne la charge utile pour le sous-groupe sg et le profil de missions mp , indiquée au point 2.5 de l'annexe I;
$PM_{v,mp}$	désigne la masse de passagers du véhicule v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 <i>bis</i> et 13 <i>ter</i> ;
$PM_{sg,mp}$	désigne la masse de passagers pour le sous-groupe sg et le profil de missions mp , indiquée au point 2.5 de l'annexe I;
cCW_v	désigne la correction du poids à vide du véhicule v conformément au point 2.

2. NORMALISATION DU POIDS A VIDE

Étant donné que l'utilité d'un véhicule pour le transport augmente avec sa charge utile maximale techniquement admissible ou son nombre maximal techniquement admissible de passagers mais que, pour des raisons techniques, des valeurs plus élevées pour ces paramètres sont corrélées avec des poids à vide plus élevés et donc des émissions de CO₂ plus élevées, la correction suivante du poids à vide d'un véhicule v faisant partie du sous-groupe sg est appliquée pour les besoins de la normalisation de ses émissions de CO₂ spécifiques, conformément au point 1 :

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ pour les véhicules des catégories N [...]};$$

$$\underline{cCW_v} = 0 \quad \underline{\text{pour les véhicules de catégorie O}};$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \text{ pour les véhicules de catégorie M};$$

où

a_{sg} désigne un coefficient linéaire déterminé conformément au point 2.1 pour la période de déclaration du véhicule v ;

$maxPL_v$ désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule v , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$maxPN_v$ désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$maxPL_{sg}$ désigne la charge utile maximale techniquement admissible du sous-groupe de véhicules sg , déterminée conformément au point 2.5 de l'annexe I;

$maxPN_{sg}$ désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du sous-groupe sg , déterminé conformément au point 2.5 de l'annexe I.

2.1. Détermination des paramètres de normalisation

Pour chaque période de déclaration, les paramètres a_{sg} et b_{sg} sont déterminés au moyen d'une analyse par régression linéaire de la corrélation des valeurs de CW_v avec les valeurs de $maxPL_v$ (véhicules des catégories N et O) et $maxPN_v$ (véhicules de catégorie M), en prenant en compte tous les véhicules v nouvellement immatriculés dans le sous-groupe sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ pour les véhicules des catégories N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ pour les véhicules de catégorie M}$$

où

CW_v désigne le poids à vide du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*; si aucune valeur précise n'est disponible, cette valeur peut être approchée par la masse réelle corrigée du véhicule v

$maxPL_v$ désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule v , déterminée à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$maxPN_v$ désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

3. CHANGEMENT DES EMISSIONS DE CO₂ POUR CHANGEMENT DE LA MASSE TOTALE DU VEHICULE

Le changement ex-post des émissions de CO₂ d'un véhicule v , à déterminer pour un profil de missions mp en raison d'un changement ex-post de la masse totale à attribuer au véhicule pour la détermination des émissions de CO₂, est défini par les approximations linéaires suivantes:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (M_r - M_l)$$

où

m désigne le changement de la masse totale attribuée au véhicule v pour la détermination de ses émissions de CO₂;

$CO_{2,v,r}$ sont les émissions de CO₂ du véhicule v en g/km, sans le changement de masse, déterminées pour le même profil de missions mp , en conditions de charge représentative;

$CO2_{v,l}$	sont les émissions de CO ₂ du véhicule v en g/km, sans le changement de masse, déterminées pour le même profil de missions mp , en conditions de faible charge;
Mr	désigne la masse totale du véhicule en simulation, sans le changement de masse, pour le même profil de missions mp , en conditions de charge représentative;
MI	désigne la masse totale du véhicule en simulation, sans le changement de masse, pour le même profil de missions mp , en conditions de faible charge.

4. NORMALISATION POUR VOLUMES DE FRET DIFFERENTS

Des véhicules de catégorie O appartenant au même sous-groupe ont des volumes de fret différents. Comme l'utilité pour le transport d'un véhicule augmente avec le volume de fret mais que, pour des raisons techniques, cette augmentation est également corrélée avec des émissions de CO₂ plus élevées, la correction suivante des émissions de CO₂ d'un véhicule v faisant partie du sous-groupe sg est appliquée:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

où

$a_{sg,mp}$ désigne un coefficient linéaire déterminé conformément au point 4.1 pour la période de déclaration du véhicule v ;

CV_v est le volume de fret du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

CV_{sg} désigne le volume de fret du sous-groupe de véhicules sg , déterminé conformément au point 2.5 de l'annexe I.

Pour les véhicules des catégories N et M, la correction des émissions de CO₂ $\Delta CO2cv_{v,mp}$ est de 0.

4.1. Détermination des paramètres de normalisation

Pour chaque période de déclaration et chaque profil de missions, les paramètres $a_{sg,mp}$ et $b_{sg,mp}$ sont déterminés au moyen d'une analyse par régression linéaire de la corrélation des valeurs de $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ avec les valeurs de CV_v , en prenant en compte tous les véhicules nouvellement immatriculés v faisant partie du sous-groupe sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

où

CV_v est le volume de fret du véhicule v , déterminé à partir des données déclarées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ sont tels que définis au pont 1."

Règles relatives aux données à surveiller et communiquer visées aux articles 13 bis et 13 ter

PARTIE A: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA DÉCLARATION INCOMBENT AUX ÉTATS MEMBRES

- a) les numéros d'identification de tous les nouveaux véhicules lourds, visés à l'article 2, qui sont immatriculés sur le territoire de l'État membre;
- b) le nom du constructeur;
- c) la marque (dénomination commerciale du constructeur);
- d) le code de la carrosserie, tel qu'il figure à la rubrique 38 du certificat de conformité, y compris, le cas échéant, les chiffres complémentaires visés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858;
- e) dans le cas des véhicules lourds visés à l'article 2, premier alinéa, point a) ou b), les informations relatives à la propulsion mentionnées aux rubriques 23, 23.1 et 26 du certificat de conformité;
- f) la vitesse maximale du véhicule, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 29 du certificat de conformité;
- g) le stade d'achèvement, tel qu'il est indiqué dans le modèle choisi du certificat de conformité, conformément à l'annexe VIII, point 2, du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission;
- h) la catégorie de véhicule, telle qu'elle est mentionnée à la rubrique 0.4 du certificat de conformité;
- i) le nombre d'essieux, tel qu'il est indiqué à la rubrique 1 du certificat de conformité;
- j) la masse maximale en charge techniquement admissible, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 16.1 du certificat de conformité;
- k) l'empreinte du hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur, telle qu'elle figure à la rubrique 49.1 du certificat de conformité; pour les véhicules immatriculés jusqu'au 30 juin 2025, les États membres peuvent déclarer seulement les 8 premiers caractères du code de hachage cryptographique;
- l) les émissions de CO₂ spécifiques indiquées à la rubrique 49.5 du certificat de conformité;
- m) la valeur de charge utile moyenne indiquée à la rubrique 49.6 du certificat de conformité;

²¹ Voir les notes de bas de page 20 et 21.

- n) la date d'immatriculation;
- o) la masse maximale techniquement admissible de la combinaison pour un camion de catégorie N3 dans une combinaison de véhicules extra-lourds (EHC) visée à l'article 3, point 24, comme indiqué à la rubrique 16.4 du certificat de conformité ou du certificat de réception individuelle du véhicule;
- [...]p) pour les véhicules à usage spécial, leur désignation, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 51 du certificat de conformité;
- q) le nombre d'essieux moteurs, tel qu'il est indiqué à la rubrique 3 du certificat de conformité;
- [...]r) dans le cas des véhicules réceptionnés au titre de l'article 2, paragraphe 3, point b), du règlement 2018/858, la mention que le véhicule a été conçu et construit, ou adapté, en vue d'être utilisé par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public;
- [...]s) dans le cas des véhicules immatriculés comme étant destinés à être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, ou par les forces armées, la confirmation que le véhicule est immatriculé comme étant destiné à être utilisé par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, ou par les forces armées, et qu'il remplit les conditions énoncées à l'article 2, paragraphe 5, du présent règlement. Pour tous les véhicules, y compris ceux qui font l'objet d'une réception individuelle, les informations correspondantes sont celles indiquées sur le certificat de conformité UE ou sur le certificat de réception individuelle UE ou sur le certificat de réception individuelle national, conformément aux modèles figurant dans le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission²², indépendamment de toute exemption nationale applicable au titre de l'article 45, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858.

²² Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).

PARTIE B: DONNÉES DONT LA DÉCLARATION INCOMBE AUX CONSTRUCTEURS ET AUTRES ENTITÉS

Conformément à l'article 13 *ter*, chaque déclarant communique les données suivantes au sujet des véhicules pour lesquels il est tenu de produire un dossier d'enregistrements du constructeur (MRF) ou un dossier d'informations sur le véhicule (VIF) conformément au règlement (UE) 2017/2400 et au règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission²³.

Pour les véhicules visés dans la partie A, points p) et q), de l'annexe IV, le constructeur visé à l'article 7 *bis* informe également la Commission, conformément à l'article 2, paragraphes 4 et 5, si le véhicule qui, sinon, serait exempté des obligations énoncées à l'article 3 *bis*, ne doit pas être exempté de ces obligations.

Catégories / sous-groupes de véhicules	Déclarants			
	Constructeur du véhicule primaire ⁽¹⁾	Constructeur du véhicule intermédiaire ⁽²⁾	Constructeur du véhicule ⁽³⁾	Service technique désigné ⁽⁸⁾
N / tous	Sans objet	Sans objet	– MRF ⁽⁴⁾ – Informations complémentaires*	Sans objet
M / tous	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Informations complémentaires* concernant le véhicule primaire	Sans objet	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Informations complémentaires* sur le véhicule complet ou complété	Sans objet
O / tous	Sans objet	Sans objet	– MRF ⁽⁹⁾ – Informations complémentaires*	– MRF ⁽⁹⁾ – Informations complémentaires*

²³ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

- (1) Article 3, paragraphe 29 du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (2) Article 3, paragraphe 31, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (3) Article 3, point 4a), du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (4) Article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (5) Point 2.3 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (6) Point 2.4 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (7) Point 2.7.5 de l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission
- (8) Article 8, paragraphe 6, du règlement d'exécution (UE)2022/1362 de la Commission
- (9) Article 8, paragraphe 7, du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission

*** Informations complémentaires:**

N°	Paramètre de surveillance	Source	Applicable aux véhicules
15	Marque (dénomination commerciale du constructeur)		Tous
24	Nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses	Point 0.4 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VI, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
25	Marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses)	Point 0.1 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VI, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
32	Nom et adresse du fabricant des essieux	Point 0.4 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VII, appendice 1 du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;

33	Marque (dénomination commerciale du fabricant des essieux)	Point 0.1 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VII, appendice 1 du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
39	Nom et adresse du fabricant des pneumatiques	Point 1 du modèle de certificat relatif à un composant, une entité technique distincte ou un système, qui figure à l'appendice 1 de l'annexe X du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
40	Marque (dénomination commerciale du fabricant des pneumatiques)	Point 3 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe X, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
72	Numéro de la licence pour l'utilisation de l'outil de simulation		Tous
75	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur WHTC (8) (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
76	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHTC (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
77	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur WHSC (9) (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
78	Consommation de carburant du moteur sur WHSC (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;

101	Pour les véhicules avec une date de simulation à partir du 1 ^{er} juillet 2020, le numéro de réception par type du moteur	Point 1.2.1 de l'addendum à l'appendice 5, 6 ou 7 de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
102	Pour les véhicules avec une date de simulation à partir du 1 ^{er} juillet 2021, le fichier au format CSV (comma separated values) du même nom que le fichier de travaux, avec l'extension ".vsum", et contenant les résultats agrégés pour chaque profil de missions et condition de charge utile simulés	Fichier généré par l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2017/2400, dans sa version GUI (interface utilisateur graphique)	"[...] Tous

PARTIE C: FOURCHETTES DE VALEURS DE LA TRAÎNÉE AÉRODYNAMIQUE (CdxA)
AUX FINS DE PUBLICATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 13 *quater*

Afin de rendre publique la valeur du CdxA mentionnée à la rubrique 23, conformément à l'article 13 *quater*, la Commission utilise les fourchettes définies dans le tableau ci-après, qui comprend la fourchette correspondant à chaque valeur du CdxA:

Fourchette	Valeur du CdxA [m2]	
	CdxA min. (CdxA ≥ CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

Déclaration et gestion des données visées aux articles 13 bis à 13 quater

1. DÉCLARATION INCOMBANT AUX ÉTATS MEMBRES

- 1.1. Les données spécifiées dans la partie A de l'annexe IV sont transmises à l'agence, conformément à l'article 13 bis, par le point de contact de l'autorité compétente, via un transfert de données électroniques.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'agence par courrier électronique aux adresses suivantes:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

et

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. DÉCLARATION INCOMBANT AUX CONSTRUCTEURS

- 2.1. Les constructeurs communiquent sans délai les informations suivantes à la Commission:
- le nom du constructeur indiqué sur certificat de conformité ou la fiche de réception individuelle;
 - le code d'identification mondiale du constructeur (code WMI), tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission²⁴, qui doit être utilisé dans les numéros d'identification des nouveaux véhicules lourds destinés à être mis sur le marché;
 - le point de contact chargé de transmettre les données à l'agence.

Ils notifient sans retard à la Commission toute modification apportée à ces informations.

Ces notifications sont à envoyer aux adresses mentionnées au point 1.1.

²⁴ Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

- 2.2. Le point de contact transmet à l'agence, par transfert de données électroniques, les données spécifiées à l'annexe I, partie B, point 2, conformément à l'article 13 *ter*.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'agence par courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.

3. TRAITEMENT DES DONNÉES

- 3.1. L'agence traite les données transmises conformément aux points 1.1 et 2.2 et consigne les données traitées dans le registre.
- 3.2. Les données relatives aux véhicules lourds immatriculés au cours de la période de déclaration précédente et inscrits dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 30 avril de chaque année, à l'exception des rubriques de données suivantes:
- 3.2.1. numéro d'identification du véhicule;
 - 3.2.2. nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses;
 - 3.2.3. marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses)
 - 3.2.4. nom et adresse du fabricant des essieux;
 - 3.2.5. marque (dénomination commerciale du fabricant des essieux);
 - 3.2.6. nom et adresse du fabricant des pneumatiques;
 - 3.2.7. marque (dénomination commerciale du fabricant des pneumatiques);
 - 3.2.8. modèle du moteur;
 - 3.2.9. modèle de la boîte de vitesses
 - 3.2.10. modèle du retardateur;
 - 3.2.11. modèle de convertisseur de couple;
 - 3.2.12. modèle de renvoi d'angle réducteur;
 - 3.2.13. modèle de l'essieu;
 - 3.2.14. modèle de la traînée aérodynamique;
 - 3.2.15. fichier CSV (Comma Separated Values), du même nom que le fichier de travail et avec l'extension ".vsum", comprenant les résultats agrégés par profil de missions et condition de charge utile simulés.

- 3.3. Lorsqu'une autorité compétente ou un constructeur constatent des erreurs dans les données communiquées, ils en informent sans retard la Commission et l'agence en soumettant un rapport de notification d'erreur à l'agence et en envoyant un courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.
- 3.4. La Commission, assistée de l'agence, vérifie les erreurs notifiées et, s'il y a lieu, corrige les données dans le registre.
- 3.5. La Commission, assistée de l'agence, met à disposition des formats électroniques pour les transmissions de données visées aux points 1.1 et 2.2, en temps utile avant les dates limites de transmission.

ANNEXE VI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (UE) 2018/956

Règlement (UE) 2018/956	Le présent règlement
Article premier	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 13 <i>bis</i>
Article 5	Article 13 <i>ter</i>
Article 6	Article 13 <i>quater</i>
Article 7	Article 13 <i>quinquies</i>
Article 8	Article 13 <i>sexies</i>
Article 9	Article 13 <i>septies</i>
Article 10	-
Article 11	Article 14
Article 12	Article 16
Article 13	Article 17
Article 14	-
Annexe I	Annexe IV
Annexe II	Annexe V"
