

Bruxelles, le 14 décembre 2018
(OR. en)

15615/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	14874/18
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO ₂ pour les nouveaux véhicules lourds - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. La Commission a adopté sa proposition le 17 mai 2018. La proposition de règlement vise à fixer des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et, par là, à aider les États membres à réaliser leurs objectifs en matière de réduction des émissions prévus dans le règlement (UE) 2018/842 ("règlement sur la répartition de l'effort"), qui concerne les émissions des secteurs ne relevant pas du champ d'application du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE).

2. La proposition de règlement fixe, pour le parc de nouveaux véhicules lourds de l'UE, un objectif général de réduction des émissions de CO₂ de 15 % à partir de 2025 par rapport aux niveaux d'émission de 2019, ainsi qu'un objectif souhaitable de réduction d'au moins 30 % à compter de 2030. Selon la proposition, l'objectif final à compter de 2030 sera confirmé sur la base d'un réexamen qui doit être mené en 2022. La proposition suggère en outre que, dans le cadre du réexamen, le champ d'application des normes soit élargi aux petits camions, aux autobus, aux autocars et aux remorques. Les véhicules professionnels tels que les camions de construction, les camions utilisés pour la collecte des ordures ménagères et les bétonnières ne sont pas soumis aux objectifs en matière de CO₂.
3. Afin d'inciter au développement et au déploiement, sur le marché de l'UE, de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions (ZLEV) qui ne seraient pas encore soumis aux objectifs d'émissions de CO₂ énoncés dans le règlement proposé, ce dernier prévoit un système de bonifications en vertu duquel ces véhicules seraient comptabilisés comme représentant plus d'un véhicule lors du calcul des émissions spécifiques d'un constructeur. Ces bonifications seraient soumises à des plafonds prédéfinis afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux du règlement.
4. Afin de promouvoir une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité, la proposition prévoit la mise en réserve et l'emprunt de crédits de CO₂. Une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, est prévue en cas de non-respect des objectifs en matière de CO₂. En outre, la proposition prévoit des mesures visant à garantir la mise à disposition, par les constructeurs, de données fiables et représentatives concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.
5. Le 9 octobre 2018, le Conseil (Environnement) a consacré un débat d'orientation à deux points essentiels de la proposition, à savoir les objectifs envisagés et le système d'incitation suggéré pour les véhicules à émission nulle ou à faibles émissions.
6. Le Parlement européen a adopté ses amendements à la proposition de la Commission en séance plénière le 14 novembre 2018 (par 373 voix pour, 285 voix contre et 16 abstentions).
7. À la suite de l'examen approfondi de la proposition au niveau technique, qui a eu lieu le 7 décembre 2018, le Comité des représentants permanents (Coreper) s'est penché sur la proposition sur la base d'un compromis de la présidence¹.

¹ Doc. 14874/18

8. S'appuyant sur les travaux menés au sein du Coreper, la présidence a élaboré un texte de compromis légèrement modifié, qui servira de base aux débats qui se tiendront lors du Conseil "Environnement" du 20 décembre en vue de parvenir à une orientation générale sur la proposition. Le texte de compromis révisé par la présidence figure à l'annexe de la présente note.

II. ÉTAT DES TRAVAUX

9. Les principales questions qui demeurent en suspens concernent les objectifs pour 2025 et 2030 et les incitations en faveur des ZLEV.
- En ce qui concerne les objectifs, les positions des délégations sont partagées entre celles qui soutiennent les objectifs proposés par la présidence, qui suit l'approche adoptée dans la proposition initiale de la Commission, et celles qui souhaiteraient des objectifs plus ambitieux. En particulier, un certain nombre de délégations proposent que l'objectif 2030 soit fixé à un niveau d'au moins 30 %, et qu'il soit contraignant et ne puisse être révisé qu'à la hausse lors du réexamen en 2022. Quelques délégations sont également en faveur d'un accroissement, à 20 %, de l'objectif proposé pour 2025.
 - Pour ce qui est du choix d'un système d'incitation pour le développement et le déploiement des ZLEV, à la demande d'un grand nombre de délégations, la présidence a décidé d'exclure les autobus et les autocars du système d'incitation présenté dans le texte de compromis soumis au Coreper. Quelques délégations se sont déclarées opposées à leur exclusion. En outre, certaines délégations ont proposé de remplacer, à partir de 2025, le système de bonifications par un système fondé sur des critères de référence pour les ventes annuelles de ZLEV plafonnées à 3 %. Quelques autres délégations ont exprimé leur soutien à l'égard de l'actuelle proposition de compromis de la présidence, selon laquelle l'introduction, à partir de 2025, d'un système fondé sur les critères de référence sera considérée comme faisant partie du réexamen.
10. Au sein du Coreper, certaines autres délégations ont soutenu la réintroduction d'une référence à des combinaisons de véhicules plus longues et plus lourdes, c'est-à-dire à des solutions modulaires (EMS). Les autres propositions, qui ont recueilli un certain soutien au Coreper, comprennent les mesures suivantes: la réduction du niveau des pénalités applicables au cours de la période allant jusqu'en 2025; la prise en compte, dans le cadre du réexamen, des carburants de synthèse et des carburants alternatifs dans le contexte du système d'incitation; et le remplacement de la définition qui est actuellement proposée pour les véhicules à faibles émissions par un seuil spécifique à un sous-groupe qui tienne compte des émissions spécifiques du groupe.

À la suite de la discussion qui s'est tenue au Coreper, la présidence a maintenu les changements suggérés dans la proposition de compromis précédente, mais propose un ajout au considérant 34 portant sur le réexamen pour faire référence aux solutions modulaires et intermodales².

III. CONCLUSIONS

Le Conseil "Environnement" est invité à résoudre les questions qui demeurent en suspens et à adopter une orientation générale sur la base du texte figurant à l'annexe de la présente note.

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

² En outre, un certain nombre de mises à jour d'ordre technique ont été intégrées.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds et modifiant le règlement (CE) n° 595/2009

(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 européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La communication de la Commission sur une stratégie européenne pour une mobilité à faibles émissions exprime une ambition claire: d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être d'au moins 60 % inférieures à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports.

³ JO C [...], [...], p. [...].

⁴ JO C [...], [...], p. [...].

- (2) À la suite de cette communication, la Commission a adopté deux trains de mesures sur la mobilité, en mai⁵ et en novembre 2017⁶. Ces trains de mesures définissent un programme positif visant aussi à assurer une transition sans heurts vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous.
- (3) Le présent règlement fait partie du troisième train de mesures de la Commission sur la mobilité intitulé "L'Europe en mouvement", qui constitue un suivi de la communication de la Commission intitulée "Investir dans une industrie intelligente, innovante et durable - Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE"⁷ et a pour objet de compléter le processus visant à permettre à l'Union de glaner pleinement les bénéfices de la modernisation et de la décarbonisation de la mobilité. L'objectif de ce troisième train de mesures sur la mobilité est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus sûrs et le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l'impératif de réagir au changement climatique. Cela nécessitera l'engagement entier de l'Union, des États membres et des parties intéressées, notamment en accentuant les efforts visant à réduire les émissions de CO₂ et la pollution de l'air.
- (4) Le présent règlement définit, parallèlement aux normes d'émission de CO₂ applicables aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers⁸, une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé par le Conseil le 6 mars 2015, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris [...].

⁵ L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous (COM(2017) 283 final).

⁶ Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs, COM(2017) 675 final.

⁷ Investir dans une industrie intelligente, innovante et durable – Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE, COM(2017) 0479 final.

⁸ Règlement (UE) n° .../... du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (JO L ... du ... , p.).

- (5) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.
- (6) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par le biais d'une approche globale et technologiquement neutre visant à promouvoir la réduction des émissions et l'efficacité énergétique dans les transports, l'électrification des transports et le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur également, après 2020.
- (7) L'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement, présentées dans la communication de la Commission sur la stratégie pour une Union de l'énergie⁹, et visant à offrir aux consommateurs de l'Union un approvisionnement en énergie sûr, durable, compétitif et abordable. La communication affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique [...].
- (8) Les émissions de CO₂ des véhicules lourds, comprenant les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de CO₂ dans l'Union et environ 25 % de l'ensemble des émissions de CO₂ du transport routier. Faute de prendre de nouvelles mesures, la part des émissions des véhicules lourds devrait augmenter d'environ 9 % entre 2010 et 2030. Pour le moment, la législation de l'Union n'a encore fixé aucune exigence en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds.

⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, au Comité des régions et à la Banque européenne d'investissement intitulée "Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique" (COM(2015) 80 final).

- (9) Afin de réaliser pleinement le potentiel d'efficacité énergétique et d'assurer que le secteur du transport routier dans son ensemble contribue aux réductions convenues des émissions de gaz à effet de serre, il est approprié de compléter les normes d'émission de CO₂ déjà existantes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers en fixant des normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds. Ces normes seront un moteur pour l'innovation dans des technologies efficaces sur le plan énergétique, contribuant au renforcement de la supériorité technologique des constructeurs et des équipementiers de l'Union.
- (10) Étant donné que le changement climatique est un problème transfrontière et qu'il est nécessaire de préserver le bon fonctionnement aussi bien du marché unique des services de transport routier que de celui de la construction de véhicules lourds, il est approprié de fixer des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules lourds au niveau de l'Union. Ces normes [...] ne devraient pas porter atteinte à la législation sur la concurrence.
- (11) Pour définir les niveaux de réduction qui devraient être atteints par le parc de véhicules lourds de l'Union, il convient de tenir compte de l'efficacité de ces niveaux de réduction pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement [...] (UE) 2018/842¹⁰ d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs, les opérateurs de services de transport et les consommateurs, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, l'innovation et les avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique.

¹⁰ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 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 modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

- (12) Une nouvelle procédure a été introduite dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules lourds individuels¹¹. Le règlement (UE) 2017/2400¹² de la Commission définit une méthodologie, basée sur l'outil VECTO, au moyen de laquelle les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules lourds entiers peuvent être simulées. Cette méthodologie permet de tenir compte de la diversité du secteur des véhicules lourds et du degré élevé d'adaptation des véhicules individuels. Dans une première étape, à partir du 1^{er} juillet 2019, les émissions de CO₂ sont déterminées pour quatre groupes de véhicules lourds qui représentent environ 65 % à 70 % de toutes les émissions de CO₂ du parc de véhicules lourds de l'Union.
- (13) Compte tenu de l'innovation et de la mise en œuvre de nouvelles technologies améliorant l'efficacité énergétique des véhicules lourds, l'outil de simulation VECTO ainsi que le règlement (UE) 2017/2400 seront actualisés de façon continue et immédiate.
- (14) Les données sur les émissions de CO₂ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil¹³. Ces données devraient former la base à partir de laquelle seront déterminés les objectifs de réduction à atteindre par les quatre groupes des véhicules lourds dont les émissions sont les plus importantes dans l'Union ainsi que les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur pour une période donnée de communication des rapports.

¹¹ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

¹² 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.

¹³ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil relatif à la surveillance et à la communication des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des nouveaux véhicules lourds, JO L 173 du 9.7.2018, p.1.

- (15) Un objectif de réduction devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO₂ moyennes des mêmes véhicules nouvellement immatriculés pendant la période allant du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà disponibles pour les véhicules conventionnels. L'objectif de réduction de 30 % pour 2030 [...] devrait être considéré comme un objectif souhaitable et l'objectif définitif à compter de 2030 devrait être confirmé à la suite d'un réexamen effectué en 2022 car il y a davantage d'incertitudes en ce qui concerne l'adoption de technologies plus avancées qui ne sont pas encore disponibles. Si un objectif renforcé pour 2030 et au-delà n'est pas confirmé, l'objectif de réduction fixé pour 2025 et au-delà devrait continuer à s'appliquer.
- (15 bis) Pour garantir la robustesse des émissions de CO₂ de référence contre un accroissement des émissions de CO₂ de véhicules par des moyens procéduraux abusifs, ce qui ne serait pas représentatif d'une situation dans laquelle les émissions de CO₂ sont déjà réglementées, il est approprié de prévoir une méthode pour corriger les émissions de référence au besoin.
- (16) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de remplacement disponible du gazole pour les véhicules lourds. Le déploiement de technologies basées sur le GNL actuelles et à l'avenir, plus innovantes contribuera à la réalisation des objectifs en matière d'émission de CO₂ à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO₂ plus faibles par rapport aux véhicules diesel. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des véhicules fonctionnant au GNL est déjà entièrement reflété dans l'outil VECTO. De plus, les technologies actuelles basées sur le GNL assurent un faible niveau d'émissions de polluants atmosphériques tels que les NOx et les matières particulaires. Une infrastructure minimale suffisante d'approvisionnement en carburant est également en place et devrait être développée en tant qu'élément de cadres stratégiques nationaux pour l'infrastructure d'approvisionnement en carburants alternatifs.
- (17) Dans le calcul des émissions de référence [...] servant de base pour déterminer les objectifs de réduction pour 2025 et 2030, il convient de prendre en compte le potentiel de réduction attendu du parc de véhicules lourds [...]. Il est donc approprié d'exclure du calcul les véhicules professionnels, tels que ceux utilisés pour la collecte des ordures ménagères ou les travaux de construction. Ces véhicules parcourent un kilométrage comparativement faible et, en raison de leurs caractéristiques de conduite spécifiques, les mesures techniques visant la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant n'offrent pas un aussi bon rapport coût-efficacité que dans le cas des véhicules lourds utilisés pour acheminer des marchandises.

- (18) Les prescriptions en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient être exprimées en grammes de CO₂ par tonne-kilomètre afin de refléter l'utilité des véhicules lourds.
- (19) Une répartition équitable des exigences de réduction globales entre les constructeurs doit être assurée, en tenant compte de la diversité des véhicules lourds en termes de conception et de caractéristiques de conduite, de kilométrage annuel, de charge utile et de configuration d'attelage. Il est par conséquent approprié de distinguer les véhicules lourds en fonction de sous-groupes différents et séparés de véhicules qui reflètent les caractéristiques d'utilisation habituelle des véhicules et leurs caractéristiques techniques spécifiques. L'assignation aux constructeurs d'objectifs annuels d'émissions spécifiques correspondant à la moyenne pondérée des objectifs définis pour chacun de ces sous-groupes leur donne les moyens de compenser effectivement une éventuelle performance moins bonne de leurs véhicules dans certains sous-groupes par une performance supérieure dans d'autres sous-groupes de véhicules, en tenant compte des émissions de CO₂ moyennes sur la durée de vie des véhicules dans les différents sous-groupes.
- (20) La réalisation par un constructeur de ses objectifs spécifiques annuels devrait être évaluée sur la base de ses émissions moyennes de CO₂. Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes, les spécificités qui sont reflétées dans les objectifs des différents sous-groupes de véhicules devraient également être prises en considération. En conséquence, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes d'un constructeur devraient être basées sur les émissions moyennes déterminées pour chaque sous-groupe en incluant une pondération basée sur leur kilométrage annuel moyen et leur charge utile moyenne supposés, ce qui reflète les émissions de CO₂ sur la durée de vie totale. En raison du potentiel de réduction limité des véhicules professionnels, ceux-ci ne devraient pas être pris en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes.

- (21) Contrairement aux voitures particulières et aux camionnettes, des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions ne sont pas encore disponibles sur le marché, excepté dans le cas des autobus. Un mécanisme spécial, sous la forme de bonifications, devrait donc être introduit pour faciliter une transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle. Cela fournira des incitations à développer et déployer sur le marché de l'Union des véhicules lourds à émission nulle ou à faibles émissions qui complèteraient les instruments agissant sur la demande, notamment la directive sur les véhicules propres 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴.
- (22) Afin de calculer les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, tous les véhicules à émission nulle ou à faibles émissions devraient par conséquent faire l'objet d'un comptage multiple, ce qui entraînera une réduction des émissions spécifiques moyennes de ce constructeur. Le niveau des incitations devrait varier en fonction des émissions de CO₂ réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les réductions résultantes devraient être soumises à un plafond.
- (23) Les véhicules lourds à faibles émissions ne devraient bénéficier de mesures d'incitation que si leurs émissions de CO₂ sont inférieures d'environ la moitié des émissions de CO₂ de la moyenne du parc de l'Union en 2025. Ceci est cohérent avec l'approche adoptée dans le cas des véhicules légers et encouragerait l'innovation dans ce domaine.
- (24) Dans la conception du mécanisme d'incitation au déploiement de véhicules lourds à émission nulle, il convient d'inclure les petits camions [...], qui ne sont pas soumis à des objectifs d'émission de CO₂ au titre du présent règlement. Ces véhicules présentent également des avantages non négligeables en termes de contribution à la résolution des problèmes de pollution atmosphérique dans les villes. [...] Afin d'assurer que les mesures d'incitation assurent un juste équilibre entre les différents types de véhicules, la réduction des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur résultant des petits camions [...] à émission nulle devraient donc également faire l'objet d'un plafond.

¹⁴ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, telle que modifiée par la directive ... / ... /UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

- (25) Afin de promouvoir une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité des exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, tout en prenant en compte les fluctuations dans la composition du parc et des émissions au fil des années, les constructeurs devraient avoir la possibilité de compenser le dépassement de leurs objectifs d'émissions spécifiques une année par un niveau d'émission inférieur une autre année.
- (26) Afin d'encourager l'obtention rapide de réductions, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions définie par les émissions de référence [...] et l'objectif pour 2025, devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif pour 2025. De manière similaire, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions entre l'objectif pour 2025 et l'objectif applicable à compter de 2030 devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif au cours de la période allant du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2030.
- (27) En cas de non-conformité à son objectif d'émissions spécifiques au cours d'une des périodes de 12 mois entre le 1^{er} juillet 2025 et le 30 juin 2030, un constructeur devrait avoir la possibilité d'acquiescer une dette d'émission limitée. Cependant, pour le 30 juin 2030, les constructeurs devraient épurer toute dette d'émission résiduelle.
- (28) Les crédits et dettes d'émission devraient être considérés uniquement pour les besoins de la détermination du respect par le constructeur de son objectif d'émissions spécifiques et non comme des avoirs qui sont transférables ou soumis à des mesures budgétaires.
- (29) La Commission devrait imposer une pénalité financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires, lorsque les émissions d'un constructeur sont trop élevées, en tenant compte des crédits et dettes d'émission. Afin d'inciter suffisamment les constructeurs à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds, la prime devrait dépasser les coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs. La prime devrait être considérée comme une recette pour le budget général de l'Union. La méthodologie pour la collecte des primes devrait être déterminée au moyen d'un acte d'exécution, en prenant en compte la méthodologie adoptée conformément au règlement (CE) n° 443/2009.

- (30) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement. L'obligation faite aux constructeurs de livrer des données précises conformément au règlement (UE) 2018/956 et les amendes administratives qui pourraient être imposées en cas de non-respect de cette obligation contribuent à assurer la robustesse des données utilisées pour contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement.
- (31) Il est essentiel à l'obtention des réductions des émissions de CO₂ conformément au présent règlement que les émissions de CO₂ des véhicules lourds en cours d'utilisation correspondent aux valeurs déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, toute non-conformité systématique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules lourds en cours d'utilisation.
- (32) Afin d'être en position de prendre de telles mesures, la Commission devrait être habilitée à préparer et à appliquer une procédure pour vérifier la conformité en service des émissions de CO₂ des véhicules lourds mis sur le marché. Le règlement (CE) n° 595/2009 devrait être modifié à cette fin.
- (33) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ est fortement dépendante de la représentativité de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO₂. Compte tenu de l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)¹⁵ en ce qui concerne les véhicules légers, il est également approprié, dans le cas des véhicules lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) n° 2017/2400. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations.

¹⁵ Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau "Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire".

- (34) En 2022, la Commission devrait évaluer l'efficacité des normes d'émission de CO₂ définies dans le présent règlement et, en particulier, le niveau des réductions à atteindre pour 2030 et au-delà, les modalités qui devraient être disponibles pour atteindre cet objectif, ainsi que la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds tels que les petits camions, les autobus, les autocars et les remorques. Cette évaluation devrait également inclure, strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules lourds et aux combinaisons de véhicules tenant compte des poids et dimensions [...] applicables au transport national, **par exemple des solutions modulaires et intermodales, tout en prenant également en considération les éventuels aspects liés à la sécurité et à l'efficacité des transports, les éventuelles conséquences intermodales, environnementales et en termes d'infrastructures et les éventuels effets de rebond ainsi que de la situation géographique des États membres.**
- (35) Afin d'assurer que les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules lourds restent représentatives et entièrement actuelles, les modifications apportées au règlement (CE) n°595/2009 et à sa législation d'exécution qui affectent ces valeurs doivent être reflétées dans le présent règlement. À cette fin, la Commission devrait être habilitée à déterminer une méthodologie pour définir un véhicule lourd représentatif de chaque sous-groupe de véhicules, sur la base duquel les changements des émissions de CO₂ spécifiques devraient être évalués.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission les compétences d'exécution prévues à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 3 et à l'article 12, paragraphe 2. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁶.

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

- (37) En vue de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre d'ajuster les émissions de CO₂ de référence [...] et de modifier les annexes [...] du présent règlement en ce qui concerne certains paramètres techniques, y compris les pondérations des profils de missions, les charges utiles et les kilométrages annuels, ainsi que les facteurs d'ajustement de la charge utile. 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 énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer"¹⁷. En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.
- (38) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de normes de performance en matière d'émission de CO₂ pour les nouveaux véhicules lourds, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur échelle et de leurs effets, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

¹⁷ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et objectifs

Afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire, d'ici 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par l'article 2 du règlement (UE) 2018/842, d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement fixe des normes de performance en matière d'émission de CO₂ applicables aux nouveaux véhicules lourds de telle sorte que les émissions de CO₂ spécifiques du parc de l'Union de nouveaux véhicules lourds soient réduites par rapport aux émissions de CO₂ de référence de la manière suivante:

- a) pour les périodes de communication des rapports à compter de l'année 2025, de 15 %;
- b) pour les périodes de communication des rapports à compter de l'année 2030 et au-delà, d'au moins 30 %, si ce pourcentage est confirmé à l'occasion du réexamen prévu à l'article 13.

Les émissions de CO₂ de référence sont fondées sur les données de surveillance [...] communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 pour la période allant du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020 (ci-après dénommée "la période de référence"), en excluant les véhicules professionnels, et sont calculées conformément au point 3 de l'annexe I.

Article 2
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux nouveaux véhicules des catégories N2 et N3 qui répondent aux caractéristiques suivantes:
 - a) porteurs, avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes;
 - b) porteurs, avec une configuration d'essieux de 6x2;

- c) tracteurs, avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes;
- d) tracteurs, avec une configuration d'essieux de 6x2.

Il s'applique également, aux fins de l'article 5 et du point 2.3 de l'annexe I, [...] aux véhicules de la catégorie N qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 et ne répondent pas aux caractéristiques mentionnées aux points a) à d).

Les catégories de véhicules susmentionnées renvoient aux catégories de véhicules définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

2. Aux fins du présent règlement, les véhicules visés au paragraphe 1 sont considérés comme des nouveaux véhicules lourds pour une période de 12 mois donnée commençant le 1^{er} juillet s'ils sont immatriculés dans l'Union pour la première fois au cours de ladite période et s'ils n'ont pas été précédemment immatriculés en dehors de l'Union.

Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, une procédure spécifique permettant d'identifier les véhicules certifiés comme véhicules professionnels conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution mais qui sont pas immatriculés en tant que tels, et applique des corrections aux émissions de CO₂ spécifiques moyennes annuelles d'un constructeur pour tenir compte de ces véhicules, à partir de la période de communication des rapports de l'année 2021 et pour chaque période ultérieure de communication des rapports. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

¹⁸ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "émissions de CO₂ de référence", la moyenne des émissions spécifiques pendant la période de référence visée à l'article 1^{er} de tous les nouveaux véhicules lourds dans chacun des sous-groupes de véhicules, à l'exclusion des véhicules professionnels, déterminée conformément au point 3 de l'annexe I;
- b) "émissions spécifiques", les émissions de CO₂ d'un véhicule lourd individuel, déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;
- b bis) "période de communication des rapports de l'année Y", la période qui va du 1^{er} juillet de l'année Y au 30 juin de l'année Y+1;
- c) "émissions spécifiques moyennes", la moyenne des émissions spécifiques des nouveaux véhicules lourds d'un constructeur pour une période donnée de communication des rapports, déterminée conformément au point 2.7 de l'annexe I;
- d) "objectif d'émissions spécifiques", l'objectif d'un constructeur individuel, exprimé en g/tkm et déterminé annuellement pour la période précédente de communication des rapports conformément au point 4 de l'annexe I;
- e) "porteur", un camion qui n'est pas conçu ni construit pour tracter une semi-remorque;
- f) "tracteur", une unité de traction qui est conçue et construite exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
- g) "sous-groupe de véhicules", un groupement de véhicules tel que défini au point 1 de l'annexe I, caractérisé par un ensemble commun et distinctif de critères techniques pertinents pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules;

- h) "véhicule professionnel", un véhicule lourd [...] pour lequel les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ont été déterminées, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, uniquement pour d'autres profils de missions que ceux définis au point 2.1 de l'annexe I du présent règlement;
- i) "constructeur", la personne ou l'organisme responsable de la soumission des données relatives aux nouveaux véhicules lourds conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2018/956 ou, dans le cas de véhicules lourds à émission nulle, la personne ou l'organisme responsable envers l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type d'un véhicule entier ou de la réception individuelle conformément à la directive 2007/46/CE, et de la conformité de la production;
- j) "véhicule lourd à émission nulle", un véhicule lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution;
- k) "véhicule à faibles émissions", un véhicule lourd qui n'est pas un véhicule lourd à émission nulle, dont les émissions de CO₂ spécifiques sont inférieures à 350 g/km, telles que déterminées conformément au point 2.1 de l'annexe I;
- l) "profil de missions", la combinaison d'un cycle de vitesse cible, d'une valeur de charge utile, d'une configuration de carrosserie ou de remorque et d'autres paramètres, le cas échéant, reflétant l'utilisation spécifique d'un véhicule, sur la base de laquelle sont déterminées les émissions de CO₂ et la consommation de carburant officielles d'un véhicule lourd;
- m) "cycle de vitesse cible", la description de la vitesse d'un véhicule, que le conducteur souhaite atteindre ou à laquelle il est limité par les conditions de circulation, en fonction de la distance couverte lors d'un trajet;
- n) "charge utile", la masse des marchandises ou de personnes qu'un véhicule transporte dans différentes conditions.

Article 4
Émissions spécifiques moyennes d'un constructeur

À partir du 1^{er} juillet 2020 et au cours de chacune des périodes suivantes de communication des rapports, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm pour la période précédente de communication des rapports, en prenant en compte les éléments suivants:

- a) les données communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 pour les nouveaux véhicules du constructeur immatriculés au cours de la période précédente de communication des rapports, à l'exclusion des véhicules professionnels;
- b) le facteur d'émission nulle ou de faibles émissions déterminé conformément à l'article 5.

Les émissions spécifiques moyennes sont calculées conformément au point 2.7 de l'annexe I.

Article 5
Véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions

1. À partir du 1^{er} juillet 2020 et pour chacune des périodes suivantes de communication des rapports, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 4, point b), pour la période précédente de communication des rapports.

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions prend en compte le nombre et les émissions de CO₂ des véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une période de communication des rapports, y compris les véhicules à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, ainsi que les véhicules professionnels à émission nulle et à faibles émissions.

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions est calculé conformément au point 2.3 de l'annexe I.

2. Aux fins du paragraphe 1, les véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions sont comptabilisés comme suit:
 - a) un véhicule lourd à émission nulle est comptabilisé comme 2 véhicules;
 - b) un véhicule lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à 2 véhicules en fonction de ses émissions de CO₂ spécifiques et du niveau d'émission seuil de 350 g de CO₂/km.

3. Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, réduit les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.

Article 6

[...] Objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur

À partir du 1^{er} juillet 2026 et pour chacune des périodes suivantes de communication des rapports, la Commission détermine pour chaque constructeur, au moyen des actes d'exécution visés à l'article 10, paragraphe 1, un objectif d'émissions spécifiques pour la période précédente de communication des rapports. L'objectif d'émissions spécifiques est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules des produits des valeurs suivantes:

- a) l'objectif de réduction des émissions de CO₂ visé à l'article 1^{er}, point a) ou b), selon le cas;
- b) les émissions de CO₂ de référence;
- c) la part des véhicules du constructeur dans chaque sous-groupe de véhicules;
- d) les facteurs de pondération du kilométrage annuel et de la charge utile appliqués à chaque sous-groupe.

L'objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4 de l'annexe I.

Article 7
Crédits et dettes d'émission

1. Afin de déterminer le respect par un constructeur de ses objectifs d'émissions spécifiques au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029, il est tenu compte de ses crédits d'émission ou dettes d'émission, qui correspondent au nombre de nouveaux véhicules lourds, à l'exclusion des véhicules professionnels, du constructeur au cours d'une période de communication des rapports, multiplié par la différence entre:
- a) la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 2 et les émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, si la différence est positive ("crédits d'émission");
 - b) les émissions spécifiques moyennes et l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur, si la différence est positive ("dettes d'émission").

Des crédits d'émission sont acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2019 à 2029. Toutefois, les crédits acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2019 à 2024 sont pris en compte afin de déterminer le respect par le constructeur de l'objectif d'émissions spécifiques de [...] la période de communication des rapports de l'année 2025 uniquement.

Des dettes d'émission sont acquises au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029, mais la dette totale ne peut dépasser 5 % de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025 multiplié par le nombre de véhicules lourds du constructeur pour cette période ("limite de dette d'émission").

Les crédits et dettes d'émission acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2028 sont reportés, le cas échéant, d'une période de communication des rapports à la suivante jusqu'à la période de communication des rapports de l'année 2029, moment où les dettes d'émission résiduelles sont apurées.

2. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ [...] est fixée pour chaque constructeur conformément au point 5.1 de l'annexe I, sur la base d'une trajectoire linéaire entre les émissions de CO₂ de référence visées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} et [...] l'objectif pour la période de communication des rapports de l'année 2025 spécifié au point a) du premier alinéa dudit article, et entre [...] l'objectif pour la période de communication des rapports de l'année 2025 et l'objectif applicable à partir de la période de communication des rapports de l'année 2030.

Article 8
Conformité aux objectifs d'émissions spécifiques

1. S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires conformément au paragraphe 2 pour une période donnée de communication des rapports à partir de 2025, la Commission lui impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires calculée selon la formule suivante:
- (Prime sur les émissions excédentaires) = (Émissions excédentaires x 6 800 €/gCO₂/tkm)
2. Un constructeur est considéré avoir des émissions excédentaires dans les cas suivants:
- a) lorsque, pour l'une des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2028, 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;
 - b) lorsque, pour la période de communication des rapports de l'année 2029, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse zéro;
 - c) lorsque, à partir de la période de communication des rapports de l'année 2030, les émissions spécifiques moyennes du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques.

Les émissions excédentaires d'une période donnée de communication des rapports sont calculées conformément au point 6 de l'annexe I.

3. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 [...]. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

Article 9

Vérification des données de surveillance

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts constatés dans les émissions de CO₂ des véhicules lourds en service par rapport aux valeurs indiquées sur les certificats de conformité ou dans le dossier client à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'[article 5, paragraphe 4, point 1,] du règlement (CE) n° 595/2009.
2. La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur.
3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les modalités relatives aux procédures pour la communication des écarts et pour la prise en compte de ces derniers dans le calcul des émissions spécifiques moyennes. Ces [...] actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 9 bis

Évaluation des émissions de CO₂ de référence

La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, une procédure pour l'évaluation et, s'il y a lieu, la correction des émissions de CO₂ de référence, afin de garantir leur représentativité pour servir de base de calcul des objectifs d'émission à l'échelle du parc de l'UE. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 10

Publication des données et performance des constructeurs

1. La Commission publie, au moyen d'actes d'exécution à adopter chaque année au plus tard le 30 avril, une liste indiquant:
 - a) à partir du 1^{er} juillet 2020, pour chaque constructeur, son émission spécifique moyenne de CO₂ au cours de la période précédente de communication des rapports, visée à l'article 4;
 - b) à partir du 1^{er} juillet 2020, pour chaque constructeur, le facteur d'émission nulle et de faibles émission au cours de la période précédente de communication des rapports, visé à l'article 5;
 - c) à partir du 1^{er} juillet 2026, pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour la période précédente de communication des rapports, visé à l'article 6;
 - d) du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2031, pour chaque constructeur, sa trajectoire de réduction des émissions de CO₂, ses crédits d'émission et, à partir du 1^{er} juillet 2026, ses dettes d'émission pour la période précédente de communication des rapports, visés à l'article 7;
 - e) à partir du 1^{er} juillet 2026, pour chaque constructeur, ses émissions excédentaires pour la période précédente de communication des rapports, visées à l'article 8;
 - f) à partir du 1^{er} juillet 2020, la moyenne des émissions de CO₂ spécifiques de tous les nouveaux véhicules lourds immatriculés dans l'Union au cours de la période précédente de communication des rapports.

La liste, à publier au plus tard le 30 avril 2021, comprend les émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}.

2. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 15 afin d'ajuster les émissions de CO₂ de référence visées au paragraphe 1 du présent article dans les situations suivantes:

- a) lorsque les pondérations des profils de missions ou les valeurs de charge utile ont été ajustées au titre de l'article 12, paragraphe 1, point b) ou c), conformément à la procédure définie au point 1 de l'annexe II;
- b) lorsque des facteurs d'ajustement ont été déterminés au titre de l'article 12, paragraphe 2, en appliquant ces facteurs d'ajustement aux émissions de CO₂ de référence.

La Commission publie les valeurs ajustées des émissions de CO₂ de référence et applique ces valeurs pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques des constructeurs applicables pour les périodes de communication des rapports à partir de la date d'application des actes délégués ajustant les valeurs.

Article 11

Émissions de CO₂ et consommation de carburant réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant déterminées dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009. Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.
2. À cette fin, la Commission veille à ce que, à partir du 1^{er} janvier 2021, les paramètres ci-après, au moins, concernant les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie réelles des véhicules lourds soient mis, à intervalles réguliers, à la disposition de la Commission par les constructeurs ou les autorités nationales ou par un transfert direct des données des véhicules, suivant le cas:
 - a) le numéro d'identification du véhicule;
 - b) le carburant et/ou l'énergie électrique consommés;
 - c) la distance totale parcourue;

- d) la charge utile;
- e) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite.

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

3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les modalités relatives à la procédure pour la collecte et le traitement des données visées au paragraphe [...] 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 12 *Ajustements aux annexes I et II*

1. Afin d'assurer que les paramètres techniques utilisés pour le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur au titre de l'article 4 et pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques conformément à l'article 6 tiennent compte du progrès technique et de l'évolution de la logistique de transport de marchandises, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 afin de modifier les dispositions suivantes figurant dans les annexes I et II:
- a) les entrées pour le type de cabine et la puissance du moteur dans le tableau 1 de l'annexe I et les définitions de "cabine avec couchette" et de "cabine sans couchette" visées dans ce tableau;
 - b) les pondérations des profils de missions indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I;
 - c) les valeurs de charge utile indiquées dans le tableau 3 de l'annexe I et les facteurs d'ajustement de la charge utile indiqués dans le tableau 1 de l'annexe II;
 - d) les valeurs de kilométrage annuel indiquées dans le tableau 4 de l'annexe I.

2. Lorsque les procédures de réception par type énoncées dans le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution font l'objet de modifications autres que celles visées au paragraphe 1, points b) et c), de sorte que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules représentatifs définis conformément au présent paragraphe augmente ou diminue de plus de 5 g de CO₂ par km, la Commission, conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b), applique un ajustement aux émissions de CO₂ de référence visées à l'article 10, paragraphe 1, qui sont calculées conformément à la formule indiquée au point 2 de l'annexe II.
3. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution [...], une méthodologie pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques, sur la base desquels l'ajustement visé au paragraphe 2 est déterminé, en tenant compte des données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 et des caractéristiques techniques des véhicules énumérées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2017/2400. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 13 *Évaluation et rapport*

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, sur l'objectif de réduction des émissions de CO₂ applicable à partir de 2030 [...], sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules lourds, y compris les remorques, ainsi que sur l'introduction d'objectifs contraignants de réduction des émissions pour 2035 et 2040 et au-delà en ce qui concerne les véhicules lourds. Ce rapport comprend également une évaluation de l'efficacité des modalités concernant, en particulier, le système de crédit de CO₂ et l'opportunité de prolonger l'application de ces modalités en 2030 et au-delà. En outre, le rapport évalue les modalités concernant les véhicules à émission nulle et à faibles émissions [...] en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE¹⁹, [...] l'objectif étant de remplacer, à partir de 2025, le système de bonifications prévu à l'article 5 par un mécanisme d'incitation fondé sur l'établissement de critères de référence appropriés pour les ventes annuelles de véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions. Le cas échéant, cette évaluation est accompagnée d'une proposition de modification du règlement.

¹⁹ Directive 2009/33/CE relative aux véhicules propres, telle que modifiée par la directive .../.../UE.

Article 14
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par le règlement (UE) n°.../2018 [gouvernance]. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 15
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de [...] cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui y est précisée. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" [...].
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou de l'article 12, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si aucune objection n'a été formulée par le Parlement européen ou par le Conseil dans les deux mois suivant la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 16
Modification du règlement (CE) n° 595/2009

[...] L'article 5, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 595/2009 est modifié comme suit:

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

"e) émissions de CO₂, consommation de carburant, consommation électrique et autonomie électrique;"

b) les points l) et m) suivants sont ajoutés:

"l) une procédure visant à vérifier, sur la base d'échantillons appropriés et représentatifs, si les véhicules qui ont été immatriculés et mis en service sont en conformité avec les valeurs d'émission de CO₂, de consommation de carburant, de consommation électrique et d'autonomie électrique déterminées en application du présent règlement et de ses mesures d'exécution;

m) la mesure et l'enregistrement à bord de la consommation de carburant et de la consommation électrique des véhicules à moteur et des charges utiles, ainsi que des kilométrages des véhicules à moteur et des remorques."

Article 16 bis
Modification du règlement (UE) 2018/956 (surveillance et communication relatives
aux véhicules lourds)

Le règlement (UE) 2018/956 est modifié comme suit:

a) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

"Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, dans le règlement (CE) n° 595/2009 et dans le [règlement sur les normes d'émission de CO₂ des véhicules utilitaires lourds] s'appliquent.";

b) l'article 4, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

"1. À partir du 1^{er} janvier 2019, les États membres procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie A, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union.

Pour 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 précédente de communication des rapports, courant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

En ce qui concerne l'année 2019, les données communiquées pour le 30 septembre 2020 incluent les données de surveillance du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2020.

Les données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni communiquées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.";

c) l'article 5, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

"1. À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf.

À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds communiquent à la Commission chaque année, au plus tard le 30 septembre, les données en question pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située au cours de la période précédente de communication des rapports, courant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

En ce qui concerne l'année 2019, les constructeurs communiquent les données pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située dans la période courant du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2020.

La date de simulation est la date communiquée conformément à la rubrique n° 71 du tableau figurant à l'annexe I, partie B, point 2.";

d) l'article 10, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

"1. Chaque année, le 30 avril au plus tard, la Commission publie un rapport annuel comprenant son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour la période précédente de communication des rapports.";

e) Le point 3.2 de l'annexe II est remplacé par le texte suivant:

"3.2. Chaque année à partir de 2021, les données relatives aux véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours de la période précédente de communication des rapports qui sont consignées dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 30 avril, à l'exception des rubriques de données mentionnées à l'article 6, paragraphe 1.".

Article 16 ter

Modification du règlement (CE) n° 661/2009

Le règlement (CE) n° 661/2009 est modifié comme suit:

a) à l'article 1^{er}, le point suivant est ajouté:

"4) pour l'homologation des nouveaux véhicules de la catégorie O, en ce qui concerne leur performance environnementale.";

b) à l'article 14, paragraphe 3, les points c) et d) suivants sont ajoutés:

"c) des mesures évaluant la performance des véhicules de la catégorie O en ce qui concerne leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation électrique et l'autonomie électrique des véhicules à moteur;

d) **des exigences techniques pour** la mesure et l'enregistrement à bord des charges utiles des véhicules de la catégorie O."

Article 17
Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

Calcul des émissions spécifiques moyennes, de l'objectif d'émission spécifique moyen et des émissions excédentaires

1. SOUS-GROUPES DE VEHICULES

Chaque nouveau véhicule lourd est attribué à un des sous-groupes définis dans le tableau 1 conformément aux conditions qui y sont énoncées.

Tableau 1 – Sous-groupes de véhicules (sg)

Véhicules lourds	Type de cabine	Puissance du moteur	Sous-groupe de véhicules (sg)
Porteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Tous	<170 kW	4-UD
	Cabine sans couchette	≥170 kW	4-RD
	Cabine avec couchette	≥170 kW et <265 kW	
	Cabine avec couchette	≥265 kW	4-LH
Porteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	9-RD
	Cabine avec couchette		9-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Cabine sans couchette	Tous	5-RD
	Cabine avec couchette	< 265 kW	
	Cabine avec couchette	≥265 kW	5-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	10-RD
	Cabine avec couchette		10-LH

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 communiqué conformément au règlement (UE) 2018/956.

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

Si un nouveau véhicule lourd ne peut pas être attribué à un sous-groupe de véhicules parce que les informations sur le type de cabine ou la puissance du moteur ne sont pas disponibles, il est attribué au sous-groupe LH (longue distance) correspondant à son type de châssis (porteur ou tracteur) et à sa configuration d'essieux (4x2 ou 6x2).

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 dans le tableau 2 du point 2.1, ce nouveau véhicule lourd est attribué au sous-groupe 4-RD.

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 (CO_{2v}) d'un nouveau véhicule lourd *v*, attribué à un sous-groupe *sg*, sont calculées au moyen de la formule suivante:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

où

$\sum mp$ est la sommation sur l'ensemble des profils de missions *mp* énumérés dans le tableau 2;

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

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2;

$CO_{2v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ en g/km d'un nouveau véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* et communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956.

Les émissions de CO₂ spécifiques d'un véhicule lourd à émission nulle sont fixées à 0 g CO₂/km.

Les émissions de CO₂ spécifiques d'un véhicule professionnel sont la moyenne des émissions de CO₂ en g/km communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956.

Tableau 2 - Pondérations des profils de missions (Wsg,mp)

Sous-groupe de véhicules (sg)	Profil de missions ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Définitions 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

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 communication des rapports, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm ($avgCO2_{sg}$) de tous les nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe sg sont calculées comme suit:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

où

\sum_v est la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

$CO2_v$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques d'un nouveau véhicule lourd v déterminées conformément au point 2.1;

V_{sg} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a);

PL_{sg} est la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe sg , telle que déterminée au point 2.5.

2.3. Calcul du facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 5

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé de la manière suivante:

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

où:

V est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

V_{conv} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a) et à l'exclusion des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;

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

où

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$
 $\sum_v \square$ étant la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions présentant les caractéristiques indiquées à l'article 2, paragraphe 1, points a) à d);

$CO2_v$ correspond aux émissions de CO_2 spécifiques en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle et à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1.

V_{out} est le nombre total des véhicules lourds à émission nulle des catégories visées au deuxième alinéa de l'article 2, paragraphe 1, multiplié par 2, et avec un maximum de 1,5 % de V_{conv} .

2.4. Calcul de la part de véhicules d'un sous-groupe d'un constructeur

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, la part de nouveaux véhicules lourds d'un sous-groupe $share_{sg}$ est calculée de la manière suivante:

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

où

V_{sg} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur dans le sous-groupe sg , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a);

V est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

2.5. Calcul des valeurs de charge utile moyenne de tous les véhicules d'un sous-groupe

La valeur de charge utile moyenne PL_{sg} d'un véhicule dans un sous-groupe sg est calculée de la manière suivante:

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

où

\sum_{mp} est la sommation sur l'ensemble des profils de missions mp

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2, sous le point 2.1

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules du sous-groupe sg pour le profil de missions mp , comme spécifié dans le tableau 3.

Tableau 3 - Valeurs de charge utile $PL_{sg, mp}$ (en tonnes)

Sous-groupe de véhicules sg	Profil de missions ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Voir les définitions des profils de missions sous le tableau 2 du point 2.1.

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

Le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile (MPW_{sg}) d'un sous-groupe sg est défini comme le produit du kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 et de la valeur de charge utile par sous-groupe spécifiée dans le tableau 3 du point 2.5, normalisé à la valeur correspondante pour le sous-groupe 5-LH; il est calculé de la manière suivante:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

où

AM_{sg} est le kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 pour les véhicules faisant partie du sous-groupe concerné

AM_{5-LH} est le kilométrage annuel spécifié pour le sous-groupe 5-LH dans le tableau 4

PL_{sg} est la valeur déterminée au point 2.5

PL_{5-LH} est la valeur de charge utile moyenne pour le sous-groupe 5-LH telle que déterminée au point 2.5

Tableau 4 - Kilométrages annuels

UDL, UDR Sous- groupes de véhicules sg	Kilométrage annuel AM_{sg}
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm d'un constructeur visées à l'article 4

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes en g/tkm (CO₂) sont calculées de la manière suivante:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

où

\sum_{sg}	est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;
ZLEV	est la valeur déterminée au point 2.3
share _{,sg}	est la valeur déterminée au point 2.4
MPW _{sg}	est la valeur déterminée au point 2.6
avgCO _{2,sg}	est la valeur déterminée au point 2.2

3. CALCUL DES EMISSIONS DE CO₂ DE REFERENCE VISEES A L'ARTICLE 1^{ER}

Les émissions de CO₂ de référence (rCO_{2,sg}) sont calculées pour chaque sous-groupe sg sur la base de l'ensemble des nouveaux véhicules lourds de l'ensemble des constructeurs pour la période de référence, de la manière suivante:

$$rCO_{2,sg} = \frac{\sum_v (CO_{2,v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

où

\sum_v	est la sommation sur l'ensemble des nouveaux véhicules lourds immatriculés au cours de <u>la période de référence</u> dans le sous-groupe sg, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément au deuxième alinéa de l'article 1 ^{er} ;
----------	---

$CO2_v$	correspond aux émissions de CO ₂ spécifiques du véhicule v telles que déterminées conformément au point 2.1, ajustées le cas échéant conformément à l'annexe II;
rV_{sg}	est le nombre total des nouveaux véhicules lourds immatriculés au cours de <u>la période de référence</u> dans le sous-groupe <i>sg</i> , à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément au deuxième alinéa de l'article 1 ^{er} ;
PL_{sg}	est la charge utile moyenne des véhicules du sous-groupe <i>sg</i> , telle que déterminée au point 2.5.

4. CALCUL DE L'OBJECTIF D'EMISSIONS SPECIFIQUES D'UN CONSTRUCTEUR VISE A L'ARTICLE 6

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, à partir du 1^{er} juillet 2025, l'objectif d'émissions spécifiques *T* est calculé de la manière suivante:

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

où

\sum_{sg}	est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;
$share_{sg}$	est la valeur déterminée au point 4 de la section 2;
MPW_{sg}	est la valeur déterminée au point 6 de la section 2;
rf	est l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ (en %) applicable pendant la période spécifique de communication des rapports;
$rCO2_{sg}$	est la valeur déterminée dans la section 3.

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

5.1. Calcul de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les crédits d'émission

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports des années Y de 2019 à 2030, une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ (ET_Y) est définie de la manière suivante:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

où

$\sum_{sg} (...)$	est la sommation sur l'ensemble des sous-groupes;
$share_{sg}$	est la valeur déterminée au point 4 de la section 2;
MPW_{sg}	est la valeur déterminée au point 6 de la section 2;
$rCO2_{sg}$	est la valeur déterminée dans la section 3;

où

pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2019 à 2025:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

et, pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2026 à 2030:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} et rf_{2030} sont les objectifs de réduction des émissions de CO₂ (en %) applicables pour les périodes de communication des rapports des années 2025 et 2030 [...] respectivement.

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

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports des années Y de 2019 à 2029, les crédits d'émission (cCO_{2Y}) et les dettes d'émission (dCO_{2Y}) sont calculées de la manière suivante:

Si $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{et}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Si $CO_{2Y} > T_Y$ pour les années 2025 à 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \quad \text{et}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Dans tous les autres cas, dCO_{2Y} et cCO_{2Y} sont fixés à 0.

Où

ET_Y est la trajectoire d'émission du constructeur au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, déterminée conformément au point 5.1;

CO_{2Y} correspond aux émissions spécifiques moyennes au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 2.7;

T_Y est l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément à la section 4;

V_Y est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

5.3. Limite de dette d'émission

Pour chaque constructeur, la limite de dette d'émission ($limCO2$) est définie de la manière suivante:

$$limCO2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

où

T_{2025} est l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025, déterminé conformément à la section 4;

V_{2025} est le nombre de nouveaux véhicules lourds du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025, à l'exclusion de tous les véhicules professionnels conformément à l'article 4, point a).

5.4. Crédits d'émission acquis avant l'année 2025

Les dettes d'émission acquises pour la période de communication des rapports de l'année 2025 sont diminuées d'un montant ($redCO2$) correspondant aux crédits d'émission acquis avant cette période de communication des rapports, qui est déterminé pour chaque constructeur de la manière suivante:

$$redCO2 = \min(dCO2_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2_Y)$$

où

\min est le minimum des deux valeurs indiquées entre les parenthèses;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années Y à partir de 2019 jusqu'à l'année 2024;

$dCO2_{2025}$ correspond aux dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année 2025, telles que déterminées conformément au point 5.2;

$cCO2_Y$ correspond aux crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, tels que déterminés conformément au point 5.2.

6. DETERMINATION DES EMISSIONS EXCEDENTAIRES D'UN CONSTRUCTEUR VISEES A L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports à partir de l'année 2025, la valeur des émissions excédentaires ($exeCO2_Y$) est déterminée de la manière suivante, si la valeur est positive:

Pour la période de communication des rapports de l'année 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2026 à 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

Pour la période de communication des rapports de l'année 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y à partir de 2030

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

où

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années Y à partir de 2019 jusqu'à l'année 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années I à partir de 2025 jusqu'à l'année Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années J à partir de 2025 jusqu'à l'année (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années J à partir de 2025 jusqu'à l'année 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ est la sommation sur les périodes de communication des rapports des années I à partir de 2025 jusqu'à l'année 2029;

$dCO2_y = 0$ correspond aux dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, tels que déterminées conformément au point 5.2.

$cCO2_y$ correspond aux crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, tels que déterminés conformément au point 5.2;

$limCO2$ est la limite de dette d'émission telle que déterminée conformément au point 5.3;

$redCO2$ est la réduction des dettes d'émission de la période de communication des rapports de l'année 2025, telle que déterminée conformément au point 5.4.

Dans tous les autres cas, la valeur des émissions excédentaires $exeCO2_y$ est fixée à 0.

ANNEXE II

Procédures d'ajustement

1. FACTEURS D'AJUSTEMENT DE LA CHARGE UTILE VISES A L'ARTICLE 12, PARAGRAPHE 1, POINT C)

Sous réserve des dispositions énoncées à l'article 10, paragraphe 2, point a), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, les pondérations des profils de missions et les valeurs de charge utile applicables au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les modifications visées à l'article 12, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds sont utilisées et les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visé dans le tableau 2 au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées de la manière suivante:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

où

sg est le sous-groupe auquel le véhicule *v* appartient;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance [...] pour la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile, qui a été attribuée au véhicule *v* du sous-groupe *sg* sur le profil de missions *mp* pour la période de référence, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I, aux fins d'établir les données de surveillance [...] pour la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules du sous-groupe *sg* sur le profil de missions *mp* pour la période de communication des rapports à partir de laquelle les changements visés à l'article 12, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I;

$PL_{sg,mp}$ est le facteur d'ajustement de la charge utile défini dans le tableau 5.

Tableau 5 - Facteurs d'ajustement de la charge utile PLa sg, mp

PLa _{sg,mp} (en 1/tonnes)		Profil de missions <i>mp</i> ¹				
		RDL, RDR	RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER
UDL, UDR	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
Sous- groupes de véhicules <i>sg</i>	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ Voir les définitions des profils de missions au point 1 de la section 2 de l'annexe 1.

2. FACTEURS D'AJUSTEMENT VISES A L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 2, POINT B)

Sous réserve des dispositions énoncées à l'article 10, paragraphe 2, point a), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, les pondérations des profils de missions et les valeurs de charge utile applicables au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les modifications visées à l'article 12, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds sont utilisées et les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visé au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées de la manière suivante:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[...]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

où

\sum_r est la sommation sur l'ensemble des véhicules représentatifs *r* du sous-groupe *sg*;

sg est le sous-groupe auquel le véhicule *v* appartient;

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

$CO2(RP)_{v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance [...] pour la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule représentatif r en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions mp conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, au cours de la période de référence pendant laquelle la valeur de $CO_2(RP)_{v,mp}$ a été déterminée;

$CO_{2r,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule représentatif r , telles que déterminées sur le profil de missions mp conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les changements visés à l'article 12, paragraphe 2, prennent effet pour tous les nouveaux véhicules lourds.

Le véhicule représentatif est défini conformément à la méthodologie visée à l'article 12, paragraphe 3.
