

Bruxelles, le 1^{er} avril 2019
(OR. en)

7726/19

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

**CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104**

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) - Résultat de la première lecture du Parlement européen (Strasbourg, du 25 au 28 mars 2019)

I. INTRODUCTION

Conformément aux dispositions de l'article 294 du TFUE et à la déclaration commune sur les modalités pratiques de la procédure de codécision¹, un certain nombre de contacts informels ont eu lieu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission en vue de parvenir à un accord sur ce dossier en première lecture, et d'éviter ainsi une deuxième lecture et le recours à la procédure de conciliation.

¹ JO C 145 du 30.6.2007, p. 5.

Dans ce contexte, la rapporteure, M^{me} Miriam DALLI (S&D, MT), a présenté, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, un amendement de compromis (amendement 100) à la proposition de règlement. Cet amendement avait été approuvé au cours des contacts informels visés ci-dessus.

En outre, une déclaration de la Commission a été déposée (amendement 101).

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 27 mars 2019, l'assemblée plénière a adopté l'amendement de compromis (amendement 100) à la proposition de règlement, ainsi que la déclaration de la Commission (amendement 101). La proposition de la Commission ainsi modifiée constitue la position du Parlement en première lecture, contenue dans sa résolution législative qui figure à l'annexe de la présente note².

La position du Parlement correspond à ce qui avait été préalablement convenu entre les institutions. Le Conseil devrait dès lors être en mesure d'approuver la position du Parlement.

L'acte serait ainsi adopté dans la formulation correspondant à la position du Parlement.

² Le texte de la position du Parlement contenu dans la résolution législative indique les modifications apportées à la proposition de la Commission par les amendements: les passages ajoutés sont signalés en *caractères gras et italiques* et les passages supprimés par le signe "■".

Normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs *I**

Résolution législative du Parlement européen du 27 mars 2019 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Procédure législative ordinaire – refonte)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0676),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0395/2017),
- vu l'avis de la commission des affaires juridiques sur la base juridique proposée,
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 14 février 2018³
- après consultation du Comité des régions,
- vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques⁴,
- vu la lettre en date du 3 mai 2018 de la commission des affaires juridiques adressée à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire conformément à l'article 104, paragraphe 3, de son règlement,
- vu l'accord provisoire approuvé en vertu de l'article 69 septies, paragraphe 4, de son règlement intérieur par la commission compétente et l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 16 janvier 2019, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu les articles 104 et 59 de son règlement intérieur,
- vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité

³ JO C 227 du 28.6.2018, p. 52.

⁴ JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

alimentaire et l'avis de la commission des transports et du tourisme (A8-0287/2018),

- A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition de la Commission ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance;
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission⁵;
 2. prend note de la déclaration de la Commission annexée à la présente résolution;
 3. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 4. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

⁵ La présente position remplace les amendements adoptés le 3 octobre 2018 (textes adoptés de cette date, P8_TA-PROV(2018)0370).

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 27 mars 2019 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2019/... du Parlement européen et du Conseil 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 (refonte)

(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 européen⁶,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire⁷,

⁶ JO C 227 du 28.6.2018, p. 52.

⁷ Position du Parlement européen du 27 mars 2019.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁸ et le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil⁹ ont été modifiés à plusieurs reprises et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.
- (2) Afin de permettre une transition cohérente et efficace à la suite de la refonte et de l'abrogation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, il convient que le présent règlement soit applicable à partir du 1^{er} janvier 2020. Toutefois, il est approprié de maintenir les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ et les modalités pour les atteindre telles qu'elles ont été fixées dans lesdits règlements, sans changements jusqu'en 2024.
- (3) ***L'accord de Paris¹⁰ fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour la maintenir à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Les dernières conclusions scientifiques présentées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport spécial sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les profils connexes d'évolution des émissions mondiales de gaz à effet de serre confirment sans équivoque les effets néfastes du changement climatique. Ce rapport spécial conclut qu'il est indispensable de réduire les émissions dans tous les secteurs pour contenir le réchauffement planétaire.***

⁸ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

⁹ Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

¹⁰ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

- (4) *Afin de contribuer aux objectifs de l'accord de Paris, il convient d'accélérer le passage de l'ensemble du secteur des transports à un niveau d'émissions nul, compte tenu de la communication de la Commission du 28 novembre 2018 intitulée «Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat», qui expose une vision des transformations économiques et sociétales requises, associant tous les secteurs de l'économie et de la société, pour parvenir à un niveau d'émissions de gaz à effet de serre net nul au sein de l'Union à l'horizon 2050. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans tarder les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports **qui sont extrêmement** nocifs **pour la santé et l'environnement**. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des **véhicules à** moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030. **Des réductions supplémentaires des émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers seront nécessaires après 2030.***
- (5) La communication de la Commission du 31 mai 2017 intitulée «L'Europe en mouvement – Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous» et celle du 8 novembre 2017, intitulée «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», soulignent que les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont un moteur puissant pour l'innovation et l'efficacité et contribueront à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile et à tracer la voie pour des véhicules à émission nulle et à faibles émissions d'une manière technologiquement neutre.

- (6) Le présent règlement ouvre un chemin clair pour les réductions des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à la réalisation de l'objectif contraignant d'une réduction d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la réunion du Conseil Environnement du 6 mars 2015.
- (7) ***Le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil¹¹ impose des obligations aux États membres afin de respecter l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 en 2030 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil¹². La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable ■ . En outre, les émissions du transport routier affichent une tendance à la hausse et ■ restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, cette augmentation contribuera à neutraliser les réductions d'émissions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.***

¹¹ ***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 ***Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).***

- (8) Les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par une approche globale et technologiquement neutre pour la promotion de la réduction des émissions et de l'efficacité énergétique dans les transports, pour l'électrification des transports et pour le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur également après 2020.
- (9) Afin d'offrir aux consommateurs de l'Union de l'énergie sûre, durable, compétitive et abordable, 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 du 25 février 2015 intitulée «Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique».*** Cette communication affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique qui peut être réalisé également en continuant à durcir les normes de performance en matière d'émission de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers dans la perspective de 2030.

- (10) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils avaient généré d'importantes économies d'émissions, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été prévu à l'origine. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'Union qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales. ***Toutefois, les effets positifs de ces règlements ont été amoindris par l'écart croissant entre les émissions de CO₂ mesurées au titre du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) et celles relevées en conditions d'utilisation réelles.***
- (11) Il est donc approprié de poursuivre les objectifs des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 en adoptant, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO₂ du parc de l'Union d'ici à 2030. Pour définir les niveaux de ces objectifs, il a été tenu compte de leur efficacité pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement (UE) 2018/842 d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs et les utilisateurs des véhicules, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, la compétitivité et l'innovation et des avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique. ***Étant donné que les voitures particulières représentent une part de marché et, partant, une contribution globale aux émissions de CO₂ nettement plus élevées que celles des véhicules utilitaires légers, il semble opportun d'adopter une approche différenciée pour ces deux types de véhicules.***

- (12) *Il convient de veiller à ce que la transition vers la mobilité à émission nulle soit socialement acceptable et juste. Il est donc important de prendre en compte les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Il y a dès lors lieu d'envisager des programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion, le perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transition, il convient de renforcer l'emploi des femmes et l'égalité des chances dans ce secteur.*
- (13) *Une transition réussie vers une mobilité à émission nulle nécessite une démarche coordonnée et un environnement propre à stimuler l'innovation et à préserver la primauté technologique de l'Union dans ce secteur. Cela passe notamment par des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant, l'intégration dans les systèmes énergétiques, ainsi que l'approvisionnement durable en matériaux et la production durable, le réemploi et le recyclage des batteries en Europe. Les mesures prises en ce sens doivent être cohérentes au niveau de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national, régional et local.*

- (14) ***Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil¹³, une nouvelle procédure d’essai pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, à savoir la procédure « Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure » (WLTP), établie dans le règlement (UE) 2017/1151¹⁴ de la Commission, a commencé à s’appliquer en 2017. Cette ■ procédure d’essai **fournit** des valeurs d’émissions de CO₂ et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d’utilisation réelles. Il est donc approprié que les nouveaux objectifs en matière d’émissions de CO₂ s’appuient sur les émissions de CO₂ déterminées sur la base de cette procédure d’essai. Compte tenu, toutefois, du fait que les émissions de CO₂ déterminées selon la WLTP seront disponibles pour les besoins du contrôle de la conformité aux objectifs à partir de 2021, il est approprié que les nouvelles normes de performance en matière d’émissions de CO₂ soient définies en tant que niveaux de réduction fixés par rapport aux objectifs de 2021 **calculés sur la base des émissions de CO₂ mesurées aux fins des essais de mesure des émissions WLTP. Afin d’assurer la fiabilité et la représentativité des valeurs utilisées comme point de départ pour définir les objectifs de réduction des émissions à appliquer en 2025 et 2030, les conditions de réalisation de ces mesures ont été clarifiées dans le cadre de la mise en œuvre des règlements d’exécution (UE) 2017/1152¹⁵ et (UE) 2017/1153¹⁶ de la Commission.*****

¹³ ***Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l’entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).***

¹⁴ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l’entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

¹⁵ ***Règlement d’exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d’essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d’exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).***

- (15) Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union.
- (16) *L'évaluation de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁷ par la Commission en 2016 a mis en évidence la nécessité de préciser et de simplifier davantage cet acte législatif, ce qui pourrait accroître sa pertinence, son efficacité, son efficience et sa cohérence. La Commission devrait donc réexaminer ladite directive au plus tard le 31 décembre 2020 et, au besoin, présenter une proposition législative en la matière. Pour favoriser le recours aux véhicules les plus économes en carburant et respectueux de l'environnement, ce réexamen devrait notamment porter sur l'intégration des véhicules utilitaires légers et la nécessité d'une meilleure conception et d'une harmonisation plus poussée des exigences de l'Union en matière d'étiquetage des voitures, fournissant aux consommateurs des informations comparables, fiables et faciles à utiliser sur les avantages des voitures à émission nulle ou à faibles émissions, y compris des informations sur les polluants atmosphériques.*

¹⁶ *Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).*

¹⁷ *Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12 du 18.1.2000, p. 16).*

- (17) Des objectifs de réduction des émissions pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs devraient donc être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de 2030. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.
- (18) *Les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ établies dans le présent règlement s'appliquent aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs. En ce qui concerne le parc existant de véhicules, y compris les véhicules d'occasion, des mesures supplémentaires visant à réduire les émissions peuvent également être prises, notamment au niveau national et au niveau de l'Union. Par exemple, des mesures peuvent être prises pour encourager un renouvellement plus marqué du parc dans le but de remplacer dans les meilleurs délais les véhicules plus anciens, dont les taux d'émission sont plus élevés, par des véhicules plus performants. L'accès à des véhicules à émission nulle et à faibles émissions meilleur marché pourrait susciter un changement de comportement chez les consommateurs et un déploiement plus rapide des technologies à faibles émissions.*

- (19) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans le secteur automobile mondial, la concurrence se renforce et le secteur change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment d'incitations particulières dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui ***contribue à créer*** un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.
- (20) Un mécanisme d'incitation spécifique devrait être mis en place pour faciliter une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. ***Une mesure transitoire spécifique devrait également être prévue pour permettre l'accès des consommateurs à des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans les États membres où les niveaux de pénétration sur le marché de ce type de véhicules sont faibles.***

- (21) La fixation ***de références appropriées*** pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'Union, ainsi que d'un mécanisme bien conçu pour ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne les émissions de CO₂ en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement, le déploiement ***et la commercialisation*** de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels.
- (22) Afin de déterminer les bonifications pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO₂ entre les véhicules. ***En ce qui concerne les voitures particulières, il conviendrait de reconnaître le rôle que les véhicules à faibles émissions, en particulier les véhicules hybrides rechargeables, peuvent jouer dans la transition vers des véhicules à émission nulle.*** Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour les émissions de CO₂. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.

- (23) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif à l'échelle du parc de l'Union fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux.
- (24) Afin de préserver la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir des objectifs spécifiques en matière d'émissions selon l'utilité des véhicules sur une base linéaire. Maintenir la masse en tant que paramètre de l'utilité est jugé cohérent avec le régime existant. Afin de mieux refléter la masse des véhicules utilisés sur la route, le paramètre de la masse en ordre de marche devrait être remplacé, *avec effet à partir de 2025*, par la masse d'essai du véhicule, telle que spécifiée dans *la WLTP*.
- (25) Il convient d'éviter que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union ne soient altérés en raison de changements de la masse moyenne du parc. Les changements de la masse moyenne devraient donc être reflétés sans retard dans les calculs des objectifs d'émissions spécifiques et les ajustements de la valeur de la masse moyenne qui est utilisée à cette fin devraient avoir lieu tous les deux ans, avec effet à partir de 2025.

- (26) Afin de répartir l'effort de réduction des émissions d'une manière neutre et équitable sur le plan de la concurrence qui reflète la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et dans la perspective du passage, en 2021, à des objectifs d'émissions spécifiques basés sur la WLTP, il est approprié de déterminer la pente de la courbe de valeurs limites sur la base des émissions spécifiques de CO₂ de l'ensemble des véhicules neufs immatriculés cette année-là, et de prendre en compte le changement dans les objectifs à l'échelle du parc de l'Union entre 2021, 2025 et 2030, en vue d'assurer un effort de réduction des émissions égal de tous les constructeurs. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la même approche que celle applicable aux constructeurs de voitures particulières devrait s'appliquer aux constructeurs de camionnettes légères, dérivées de voitures, tandis que pour les constructeurs de véhicules relevant des segments plus lourds, une pente plus élevée et fixe devrait être adoptée pour l'ensemble de la période cible.
- (27) Le présent règlement *entend réaliser ses objectifs notamment en incitant* le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prévoit un mécanisme qui devrait être capable de prendre en compte les évolutions technologiques à venir. L'expérience montre que les éco-innovations ont contribué avec succès au bon rapport coût-efficacité des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, ainsi qu'à la réduction des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles. Cette modalité devrait donc être maintenue et le champ d'application devrait être étendu pour susciter des améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation.

- (28) Un équilibre devrait cependant être assuré entre les incitations en faveur des éco-innovations et les technologies pour lesquelles l'effet de réduction des émissions est démontré dans le cadre de la procédure d'essai officielle. Par conséquent, il est approprié de maintenir un plafond en ce qui concerne les économies d'émissions dues aux éco-innovations qu'un constructeur peut prendre en compte pour les besoins de la conformité à l'objectif. La Commission devrait avoir la possibilité de revoir le niveau de ce plafond, en particulier pour prendre en compte les effets de la modification de la procédure d'essai officielle. Il est également approprié de clarifier la manière dont les économies réalisées devraient être calculées pour les besoins de la conformité à l'objectif.
- (29) ***Il est important d'utiliser des composants légers durables pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules. Leur développement et leur déploiement devraient soutenir la transition vers une mobilité à émission nulle ou à faibles émissions.***

- (30) La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁸ a établi un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (31) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement.
- (32) *Dans les cas où des véhicules utilitaires légers à émission nulle ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou 2 840 kg, selon le cas, ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement uniquement en raison de la masse du système de stockage d'énergie, il convient de permettre que ces véhicules soient comptabilisés comme relevant dudit champ d'application.*

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).

- (33) Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir la possibilité de demander d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO₂ et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés.
- (34) Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les plus petits constructeurs qui résulteraient du respect des objectifs d'émissions spécifiques définis selon l'utilité du véhicule, de la charge administrative importante liée à la procédure de dérogation et des avantages marginaux en termes de réduction des émissions de CO₂ des véhicules vendus par lesdits constructeurs, les constructeurs qui représentent moins de 1 000 voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés par an dans l'Union devraient être exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires. Toutefois, lorsqu'un constructeur qui est couvert par une exemption demande néanmoins et obtient une dérogation, il est approprié que ce constructeur soit tenu de respecter l'objectif indiqué dans cette dérogation.

- (35) La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés de dérogations à l'objectif de 95 g de CO₂/km à l'échelle du parc de l'Union garantit que l'effort de réduction des émissions requis desdits constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs par rapport à cet objectif. ***Il est approprié de continuer à donner à ces constructeurs spécialisés la possibilité d'obtenir une dérogation également pour les objectifs applicables à partir 2025, jusqu'en 2028.***
- (36) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures particulières et tous les véhicules utilitaires légers devraient être pris en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques, selon le cas. Bien que le règlement (CE) n° 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence de plus de 2 610 kg et auxquels la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, ***dudit*** règlement ■ , les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément ***aux mêmes procédures*** de mesure que ***celles spécifiées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment les procédures prévues*** dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission¹⁹ ***et*** dans le règlement (UE) 2017/1151 et ***les procédures de corrélation adoptées sur la base des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, en particulier*** dans les règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153. Les valeurs d'émissions de CO₂ en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.

¹⁹ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

- (37) Les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.
- (38) Il convient de prendre en considération la situation spécifique des constructeurs de véhicules utilitaires légers qui produisent des véhicules incomplets dont la réception par type se fait en plusieurs étapes. Même si ces constructeurs sont responsables de la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO₂, ils devraient avoir la possibilité de prédire, avec une certitude raisonnable, les émissions de CO₂ des véhicules complétés. La Commission devrait assurer que ces besoins soient reflétés de façon appropriée dans *les mesures d'exécution adoptées en application du règlement (CE) n° 715/2007*.
- (39) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs peuvent convenir de constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais devraient être reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques pour le groupement.

- (40) La possibilité pour les constructeurs de constituer des groupements s'est avérée être une manière rentable d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO₂, facilitant notamment le respect des objectifs pour les constructeurs qui produisent une gamme limitée de véhicules. En vue d'améliorer la neutralité concurrentielle, la Commission devrait être habilitée à clarifier les conditions dans lesquelles des constructeurs indépendants peuvent constituer un groupement afin de s'assurer une position équivalente à celle d'entreprises liées.
- (41) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement.
- (42) Il est également essentiel, pour atteindre les réductions d'émissions de CO₂ requises au titre du présent règlement, que les émissions des véhicules en cours d'utilisation soient conformes aux valeurs d'émissions de CO₂ déterminées lors de la réception par type. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, toute non-conformité systémique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules en cours d'utilisation.

- (43) La Commission devrait être habilitée à établir et à appliquer une procédure pour vérifier la *correspondance entre les émissions de CO₂ des véhicules en service, déterminées conformément à la WLTP, et les valeurs des émissions de CO₂ inscrites sur les certificats de conformité. Lors de l'élaboration de cette procédure, une attention particulière devrait être accordée à l'identification de méthodes, y compris l'utilisation de données provenant de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO₂ lors de la procédure d'essai de réception par type. Lorsque l'on constate, lors de ces vérifications, des écarts ou des stratégies visant à améliorer artificiellement les performances en matière d'émissions de CO₂ d'un véhicule, il y a lieu de considérer ces constatations comme des raisons suffisantes de soupçonner qu'il existe un risque sérieux de non-conformité en ce qui concerne les exigences énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil²⁰ et dans le règlement (CE) n° 715/2007, et que les États membres devraient, sur cette base, prendre les mesures nécessaires conformément au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858.*

²⁰ *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 (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).*

- (44) Les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union, conformément à la **WLTP**. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données. La responsabilité des autorités compétentes de fournir des données correctes et complètes devrait donc être clairement mentionnée, de même que la nécessité d'une coopération efficace entre ces autorités et la Commission pour résoudre les problèmes de qualité des données.
- (45) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union. ***Dans son examen de 2023, la Commission devrait évaluer la possibilité d'allouer les montants des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou à un programme pertinent visant à assurer une transition juste vers une mobilité à émission nulle et à soutenir la reconversion, le perfectionnement et d'autres types de formation des travailleurs dans le secteur automobile.***

- (46) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les États membres conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger de sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.
- (47) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation de l'Union en matière de concurrence.

- (48) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO₂ effectivement émises est fortement dépendante de la représentativité *réelle* de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis scientifique n° 1/2016 du mécanisme de consultation scientifique (SAM) intitulé «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO₂ des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire» et la recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 au Conseil et à la Commission, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile²¹, un mécanisme devrait être mis en place pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément à *la WLTP*. ***La manière la plus fiable d'assurer la représentativité réelle des valeurs de réception par type est d'utiliser les données des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie.*** La Commission devrait dès lors être habilitée à **■** élaborer les procédures nécessaires à la collecte ***et au traitement des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie*** requises pour effectuer de telles évaluations, ***ainsi qu'à assurer la mise à disposition du public de ces données, tout en assurant la protection des données à caractère personnel. En outre, il convient, afin de garantir la disponibilité des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie des véhicules électriques à batterie et des véhicules équipés de systèmes de propulsion utilisant des combustibles gazeux, y compris l'hydrogène, que les travaux de normalisation des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie de ces véhicules soient poursuivis sans tarder dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (UE) 2017/1151.***

²¹ JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

- (49) *La Commission devrait en outre évaluer comment les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie pourraient contribuer à garantir que les émissions de CO₂ du véhicule déterminées conformément à la WLTP restent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour tous les constructeurs et, plus précisément, comment ces données peuvent être utilisées pour contrôler l'écart entre les émissions en laboratoire et les émissions en conditions d'utilisation réelles de CO₂ et, au besoin, éviter le creusement de cet écart.*
- (50) *Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie de ces véhicules mis sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.*

- (51) En 2024, les progrès enregistrés au titre du règlement (UE) 2018/842 et de la directive 2003/87/CE seront examinés. Il est ■ dès lors approprié d'examiner ***de manière globale*** l'efficacité du présent règlement ***en 2023***, afin de permettre une évaluation coordonnée et cohérente des mesures mises en œuvre au titre de tous ces instruments. ***Lors de cet examen en 2023, la Commission devrait également identifier un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris. Le cas échéant, le rapport sur cet examen devrait être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement.***

- (52) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne *la spécification des conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement, l'adoption des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données relatives aux émissions moyennes ainsi qu'à l'application des annexes II et III, l'adoption des modalités relatives aux procédures de communication des écarts constatés, suite à des vérifications, dans les émissions de CO₂ des véhicules en service et de prise en compte de ces écarts lors du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, l'établissement des modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires, la publication des performances des constructeurs, l'adoption des modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants, l'adoption d'une procédure détaillée pour la collecte et le traitement des paramètres relatifs aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, la détermination des procédures permettant de vérifier (i) que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service et (ii) la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type, et la détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²².*

²² *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).*

- (53) Afin 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* en ce qui concerne la modification des exigences en matière de données et des paramètres de données énoncés aux annexes II et III du présent règlement établissant des règles *relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations en faveur de certains constructeurs, le contenu des demandes de dérogation, le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, la modification de l'annexe I, partie A, du présent règlement aux fins de fixer les formules de calcul pour objectifs après dérogation pour les constructeurs spécialisés, ■ l'ajustement du plafond pour les contributions totales des technologies innovantes à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur à partir de 2025, l'établissement des principes directeurs et critères de définition des procédures pour la réalisation des vérifications, l'établissement des mesures pour l'ajustement des valeurs M₀ et TM₀, et l'adaptation des formules de calcul des objectifs d'émissions spécifiques pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire*. 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 «Mieux légiférer»²³. En particulier, pour assurer 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 l'élaboration des actes délégués.
- (54) Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 devraient être abrogés avec effet au 1^{er} janvier 2020.

²³ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(55) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peuvent pas être *atteints* de manière suffisante par les États membres *mais* peuvent ■ en raison de leur dimension et de leurs effets, *l'être* mieux ■ au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, ***afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel qu'il est énoncé dans le règlement (UE) 2018/842, et des objectifs de l'accord de Paris, et*** afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.
2. À partir du 1^{er} janvier 2020, le présent règlement fixe un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 95 g de CO₂/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union et un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 147 g de CO₂/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, mesurés, jusqu'au 31 décembre 2020, conformément au règlement (CE) n° 692/2008 et aux règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153, et, à partir du 1^{er} janvier 2021, conformément au règlement (UE) 2017/1151.

3. Le présent règlement sera complété, jusqu'au 31 décembre 2024, par des mesures additionnelles visant à réaliser une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visée dans la communication de la Commission du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers»,.
4. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:
 - a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1;
 - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.1.

5. À partir du 1^{er} janvier 2030, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:
- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **37,5** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.2;
 - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de **31** % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.
6. *À compter du 1^{er} janvier 2025, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 15% des parcs respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs s'applique conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.*
7. *À compter du 1^{er} janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliquent conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement :*
- a) une référence égale à une part de 35% du parc de voitures particulières neuves, et*
 - b) une référence égale à une part de 30% du parc de véhicules utilitaires légers neufs.*

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur suivants:
 - a) véhicules de catégorie M₁, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (ci-après dénommées «voitures particulières»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommées «voitures particulières neuves»);
 - b) véhicules de catégorie N₁, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et véhicules de catégorie N₁ auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»). ***Les véhicules à émission nulle de catégorie N ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou à 2 840 kg, selon le cas, sont comptabilisés, à compter du 1^{er} janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice de la directive 2007/46/CE et du règlement (CE) n° 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.***

2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.
4. L'article 4, l'article 7, paragraphe 4, points b) et c), l'article 8 et l'article 9, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée, à moins que ce constructeur ne demande et n'obtienne une dérogation conformément à l'article 10.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - a) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves ou de tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'il produit;
 - b) «certificat de conformité»: le certificat de conformité visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;
 - c) «véhicule complété»: un véhicule utilitaire léger dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétapes conformément à la directive 2007/46/CE;
 - d) «véhicule complet»: tout véhicule utilitaire léger qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;

- e) «véhicule de base»: tout véhicule utilitaire léger utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétapes;
- f) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;
- g) «masse en ordre de marche» ou « M »: la masse de la voiture particulière ou du véhicule utilitaire léger carrossé(e) en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;
- h) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions de CO₂ d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses règlements d'exécution et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule. Pour les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers non réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO₂ mesurées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment selon la méthode prévue dans le règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'au 31 décembre 2020 et, à partir du 1^{er} janvier 2021, dans le règlement (UE) 2017/1151, ou selon les méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO₂ de ces véhicules;

- i) «empreinte au sol»: le produit de la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement, tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis à l'annexe I, points 2.1 et 2.3, de la directive 2007/46/CE;
- j) «objectif d'émissions spécifiques»: l'objectif annuel d'un constructeur déterminé conformément à l'annexe I ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;
- k) «objectif à l'échelle du parc de l'Union»: les émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs à atteindre au cours d'une période donnée;
- l) «masse d'essai» ou « TM »: la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée dans le certificat de conformité et telle qu'elle est définie à l'annexe XXI, point 3.2.25, du règlement (UE) 2017/1151;
- m) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions»: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement allant de zéro à 50 g de CO₂/km, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.
- n) «charge utile»: la différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés» un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:
- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
 - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou
 - ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise,
 - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;

- b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs **visés** au point a);
- c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits 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 des droits ou des pouvoirs **visés** au point a);
- e) des entreprises dans lesquelles les droits 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;

Article 4

Objectifs d'émissions spécifiques

1. Le constructeur veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques suivants:
 - a) pour l'année civile 2020, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 et 2, dans le cas des voitures particulières, ou à l'annexe I, partie B, points 1 et 2, dans le cas des véhicules utilitaires légers ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation;
 - b) pour chaque année civile de 2021 à 2024, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, points 3 et 4, selon le cas ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation et à l'annexe I, partie A ou B, point 5.
 - c) pour chaque année civile à partir de 2025, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, point 6.3, ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation.

2. Dans le cas des véhicules utilitaires légers, lorsque les données relatives aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO₂.
3. Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:
 - 95 % en 2020;
 - 100 % à partir de 2021.

Article 5

Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g de CO₂/km compte pour:

- 2 voitures particulières en 2020,
- 1,67 voiture particulière en 2021,
- 1,33 voiture particulière en 2022,
- 1 voiture particulière à partir de 2023,

pour l'année au cours de laquelle elle est immatriculée dans la période comprise entre 2020 et 2022, avec un plafond de 7,5 g de CO₂/km par constructeur au cours de cette période, ***calculé conformément*** à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153.

Article 6

Groupement

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 10, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il est conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:
 - a) la liste des constructeurs participant au groupement;
 - b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8;
 - c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b);
 - d) la catégorie des véhicules immatriculés comme M₁ ou N₁ pour laquelle le groupement s'applique.

3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, la Commission le notifie aux constructeurs.
4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.
5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent, en particulier, à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:
 - a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂;
 - b) l'objectif d'émissions spécifiques;
 - c) le nombre total de véhicules immatriculés.

6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3 du présent article, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 7, paragraphe 4.
8. La Commission peut spécifier, par voie d'actes d'exécution, les conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement conclu conformément au paragraphe 5 du présent article. *Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.*

Article 7

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions des parties A des annexes II et III du présent règlement. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.
2. Au plus tard le 28 février de chaque année, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées dans les parties A des annexes II et III pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué dans la partie B de l'annexe II et dans la partie C de l'annexe III.
3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, au plus tard le 30 juin de chaque année, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:
- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
 - b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
 - c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO₂.

Le registre est mis à la disposition du public.

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

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

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

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

7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre des paragraphes 1 à **6** du présent article, et à l'application des annexes II et III. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article **16**, paragraphe 2.
8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 en vue de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés aux annexes II et III.

9. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts qui, à la suite de vérifications effectuées conformément à ***l'article 13***, sont constatés dans les émissions de CO₂ des véhicules en service par rapport aux émissions spécifiques de CO₂ indiquées sur les certificats de conformité.

La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur.

La Commission ***adopte, par voie d'actes d'exécution***, des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂. Ces ***actes d'exécution*** sont ***adoptés*** en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

10. ***La Commission évalue, au plus tard en 2023, la possibilité d'élaborer une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union. La Commission transmet cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.***

11. Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M₂ et N₂, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

Article 8

Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour chaque année civile, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.
2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{nombre de véhicules nouvellement immatriculés.}$

Aux fins du présent article, on entend par:

- «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, et
- «nombre de véhicules nouvellement immatriculés »: le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3.

3. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires imposées au titre du paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article **16**, paragraphe 2.
4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

Article 9

Publication des performances des constructeurs

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année, la Commission publie, par voie d'actes d'exécution, une liste indiquant:
 - a) pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
 - b) pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
 - c) l'écart entre les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
 - d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;
 - e) la masse moyenne en ordre de marche de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente jusqu'au 31 décembre 2020;
 - f) la masse d'essai moyenne de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente.

2. La liste publiée conformément au paragraphe 1 du présent article indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.
3. La liste visée au paragraphe 1 du présent article indique également, pour la publication au 31 octobre 2022 au plus tard:
 - a) les objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 et 2030 visés respectivement à l'article 1^{er}, paragraphes 4 et 5, calculés par la Commission conformément aux points 6.1.1 et 6.1.2 des parties A et B de l'annexe I;
 - b) les valeurs pour a_{2021} , a_{2025} et a_{2030} calculées par la Commission conformément au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I.

Article 10

Dérogations en faveur de certains constructeurs

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:
 - a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou
 - b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou
 - c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période renouvelable de cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:
- a) le nom du constructeur et de la personne qui le représente;
 - b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
 - c) les informations relatives aux voitures particulières ou véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse d'essai et leurs émissions spécifiques de CO₂; et
 - d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type *de voiture particulière ou* de véhicule utilitaire léger construit.

La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.

4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 **et point 6.3**, peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

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

- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;
- b) ***en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, points 1 à 4,***
un objectif qui correspond à une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 45 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ces entreprises en 2007;
- c) ***en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, point 6.3, du présent règlement, un objectif applicable pour les années civiles 2025-2028 qui correspond à la réduction prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point a), du présent règlement, de l'objectif calculé conformément au point b) du présent paragraphe, compte tenu des émissions de CO₂ mesurées en application du règlement (UE) 2017/1151.***

Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies disponibles de réduction des émissions de CO₂ mises en œuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b) du deuxième alinéa.

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

5. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.
6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1^{er} janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.
7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 8.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 établissant des règles complétant les paragraphes 1 à 7 du présent article, en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes, et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier la partie A de l'annexe I aux fins de fixer les formules de calcul pour objectifs après dérogation visés au paragraphe 4, deuxième alinéa, point c), du présent article.

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6, toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil²⁴.

²⁴ Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

Article 11

Éco-innovations

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est examinée.

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

La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 grammes de CO₂/km.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant le plafond visé au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs.

2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article **16**, paragraphe 2. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:
- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
 - b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
 - c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé;
 - d) les technologies innovantes ne doivent pas:
 - i) être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures complémentaires additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, ou
 - ii) revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions du droit de l'Union.

Avec effet au 1^{er} janvier 2025, le critère visé au premier alinéa, point d)i), ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation.

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante ou ensemble technologique innovant fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante ou un autre ensemble technologique innovant déjà approuvé, *ce* rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.
4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

Article 12

Émissions de CO₂ et consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement **(CE) n° 715/2007**.

En outre, la Commission recueille régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au moyen de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués, en commençant par les voitures particulières et les véhicules utilitaires neufs immatriculés en 2021.

La Commission veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité réelle évolue dans le temps.

2. Aux fins indiquées au paragraphe 1, **à partir du 1^{er} janvier 2021**, la Commission veille à ce que ***les paramètres ci-après concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers soient mis, à intervalles réguliers, à la disposition de la Commission*** par les constructeurs ou les autorités nationales ***ou par un transfert direct des données des véhicules, suivant le cas:***

- a) numéro d'identification du véhicule;***
- b) carburant et/ou énergie électrique consommés;***
- c) distance totale parcourue;***
- d) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite;***
- e) autres paramètres nécessaires pour que les obligations énoncées au paragraphe 1 puissent être satisfaites.***

La Commission traite les données reçues au titre du premier alinéa pour créer des ensembles de données anonymisées et agrégées, y compris par constructeur, aux fins du paragraphe 1. Les numéros d'identification des véhicules sont utilisés uniquement aux fins de ce traitement des données et ne sont pas conservés plus longtemps que nécessaire à cette fin.

3. *Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1^{er} juin 2023, évalue la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.*

La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa sur la période 2021 à 2026, et en rend compte chaque année, et, afin d'éviter que cet écart se creuse, évalue, en 2027, la faisabilité d'un mécanisme visant à adapter les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur à compter de 2030; le cas échéant, elle présente une proposition législative pour mettre en place un tel mécanisme.

4. *La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, la procédure détaillée pour la collecte et le traitement des données visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.*

Article 13

Vérification des émissions de CO₂ des véhicules en service

- 1. Les constructeurs veillent à ce que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.*
- 2. Après l'entrée en vigueur des procédures visées au paragraphe 4, premier alinéa,, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient, pour les familles de véhicules dont elles ont la charge aux fins de la réception par type, et sur la base d'échantillons de véhicules appropriés et représentatifs, que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, compte tenu, entre autres, des données disponibles des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.*

Les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient également la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type, entre autres en utilisant les données des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.

3. *Lorsqu'un décalage des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou la présence d'éventuelles stratégies améliorant artificiellement les performances d'un véhicule sont constatés à la suite des vérifications effectuées en vertu du paragraphe 2, l'autorité compétente en matière de réception par type, outre qu'elle prend les mesures nécessaires énoncées au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858, assure la correction des certificats de conformité.*
4. *La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les procédures d'exécution des vérifications visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.*

La Commission est habilitée, avant d'adopter les actes d'exécution visés au premier alinéa du présent paragraphe, à adopter un acte délégué conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les principes directeurs et critères de définition des procédures visées au premier alinéa du présent paragraphe.

Article 14

Ajustement des valeurs de M_0 et TM_0

1. Les valeurs de M_0 et TM_0 visées dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées comme suit:
 - a) au plus tard le 31 octobre 2020, la valeur de M_0 figurant au point 4 de la partie A de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2017, 2018 et 2019. Cette nouvelle valeur de M_0 est applicable du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2024;
 - b) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur de M_0 figurant au point 4 de la partie B de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2019, 2020 et 2021. Cette nouvelle valeur de M_0 est applicable en 2024;

- c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de TM_0 pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021;
- d) au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, la valeur de TM_0 figurant au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I sont ajustées à la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs de TM_0 sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.

2. ***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les mesures visées au paragraphe 1 du présent article.***

Article 15

Évaluation et rapport

1. *La Commission évalue en profondeur, en 2023, l'efficacité du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.*
2. *Dans le rapport visé au paragraphe 1, la Commission examine, entre autres, la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007; le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers; la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil²⁵, y compris son financement; la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable; la réduction des émissions de CO₂ effectivement observée au niveau du parc existant; le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; les effets potentiels de la mesure transitoire énoncée à l'annexe I, partie A, point 6.3; les retombées du présent règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus; ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.*

²⁵ *Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).*

Dans ce rapport, la Commission identifie également un chemin clair vers des réductions supplémentaires des émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris.

3. *Le rapport visé au paragraphe 2 est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement, en particulier l'éventuelle révision des objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à la lumière des éléments énumérés au paragraphe 2 et l'introduction d'objectifs de réduction des émissions contraignants pour 2035 et 2040 et au-delà pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers afin d'assurer la transformation en temps utile du secteur des transports, l'objectif étant d'atteindre la neutralité carbone conformément aux objectifs de l'accord de Paris.*
4. *Dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1 du présent article, la Commission étudie la possibilité de mettre au point des procédures d'essai pour déterminer les émissions en conditions d'utilisation réelles au moyen de systèmes portables de mesure des émissions.* La Commission prend en compte *cette évaluation ainsi que celles effectuées* conformément à l'article 12 du présent règlement et peut, le cas échéant réexaminer les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

5. *Dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1 du présent article, la Commission étudie la possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou un programme pertinent, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat conformément à l'article 4.1 de l'accord de Paris, en particulier pour soutenir la reconversion, le perfectionnement, ainsi que d'autres types de formation et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus pénalisées par la transition. La Commission présente, le cas échéant, une proposition législative à cet effet, au plus tard en 2027.*
6. *Le 31 décembre 2020 au plus tard, la Commission réexamine la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs. L'examen est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.*

7. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ visée dans les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 692/2008 ainsi que, le cas échéant, dans le règlement (UE) 2017/1151 . Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article **16**, paragraphe 2, du présent règlement.
8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article **17** afin *de modifier le présent règlement en adaptant* les formules énoncées à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du *paragraphe 7 du présent article*, tout en veillant à ce que les exigences en matière de réduction applicables dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai aux constructeurs et aux véhicules d'utilité différente soient d'une rigueur comparable.

Article 16

Comité

1. La Commission est assistée par le comité *des changements climatiques visé à l'article 44, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) n° 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil*²⁶. 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.

²⁶ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

Article 17

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 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8, est conféré à la Commission pour une période de *six ans* à compter du ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement]. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de six ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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 7, paragraphe 8 ■ , de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 14, paragraphe 2, et de l'article 15, paragraphe 8 ■ , n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

■

Article 18

Abrogation

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

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

Article 19

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2020.

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

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

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

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

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

où

M	=	la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, déterminées conformément au point 1, de chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

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

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2 ■.

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

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M\emptyset - M_0) - (M\emptyset_{2020} - M_{0,2020})]$$

où

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

a est égal à 0,0333;

$M\emptyset$ est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

M_0 est égale à 1 379,88 en 2021, et telle que définie à l'article **14**, paragraphe 1, point a) pour les années 2022, 2023 et 2024;

$M\emptyset_{2020}$ est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves immatriculées du constructeur en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ est égale à 1 379,88.

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

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 après dérogation déterminé par la Commission en application de l'article 10 ■ .

6. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur sont calculés comme suit:

6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁

L'objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2021, des valeurs de référence₂₀₂₁ déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence₂₀₂₁ (« reference-value 2021 ») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$reference - value_{2021} = WLTP_{CO2,measured} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020,Fleet Target}}{NEDC_{CO2}} \right) + \alpha (M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

où:

$WLTP_{CO2,measured}$ est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO₂ mesurées combinées de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 bis du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;

$NEDC_{2020,Fleet Target}$ est égal à 95 g/km;

$NEDC_{CO2}$ est tel que défini au point 3;

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

$M_{0,2021}$ est la masse moyenne en ordre de marche exprimée en kilogrammes (kg) de toutes les voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs auxquels un

*objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément
au point 4;*

a *est tel que défini au point 4;*

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

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ · (1 - facteur de réduction₂₀₂₅)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ *est tel que défini au point 6.0;*

facteur de réduction₂₀₂₅ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point a)

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ · (1 - facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ *est tel que défini au point 6.0;*

facteur de réduction₂₀₃₀ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point a)

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

6.2.1. Objectifs d’émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d’émissions spécifiques de référence = objectif à l’échelle du parc de l’Union₂₀₂₅
+ $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l’échelle du parc de l’Union₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

a_{2025} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

où:

a_{2021} est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d’ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d’essai (variable indépendante) et aux émissions spécifiques de CO₂ (variable dépendante) de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2021;

$Average \text{ emissions}_{2021}$ est la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de l’ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d’émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d’essai moyenne, en kilogrammes (kg), de l’ensemble des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l’année civile concernée;

TM_0 est la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d).

6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀
+ $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

a_{2030} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

où:

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1;

$Average \text{ emissions}_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1

TM est tel que défini au point 6.2.1 TM_0 est tel que défini au point 6.2.1

6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

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

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ de référence déterminé conformément au point 6.2.1 pour la période 2025 à 2029 et au point 6.2.2 pour 2030 et au-delà;

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

où:

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pour les voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres où la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc est inférieure à 60 % de la moyenne de l'Union en 2017²⁷, et où moins de 1 000 véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs ont été immatriculés en 2017, $ZLEV_{spécifique}$ est calculé, jusqu'en 2030 compris, conformément à la formule suivante:

$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Lorsque la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre immatriculées au cours d'une année située entre 2025 et 2030 dépasse 5 %, ledit État membre n'est pas éligible pour l'application du multiplicateur de 1,85 pendant les années suivantes;

x

est égal à 15 % pour les années 2025 à 2029 et à 35 % pour les années 2030 et au-delà.

²⁷ La part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre en 2017 est calculée comme étant le nombre total de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs immatriculés en 2017 divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées la même année.

PARTIE B. OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf, les émissions spécifiques de CO₂ sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

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

où:

M	=	la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ déterminées conformément au point 1 de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

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

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2.

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

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

où

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

a est égal à 0,096;

M_o est la masse moyenne en ordre de marche (M) de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

M_0 est égale à 1 766,4 en 2020 et, pour les années 2021, 2022 et 2023, à la valeur adoptée en vertu de l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011, et pour 2024, à la valeur adoptée en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point b), du présent règlement;

M_{o2020} est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ est égale à 1 766,4

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

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

où

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ est l'objectif pour 2021 après dérogation déterminé par la Commission en application de l'article 10.

6. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques d'un constructeur sont calculés comme suit:

6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021, des valeurs de référence₂₀₂₁ déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence₂₀₂₁ (« reference-value 2021 ») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$reference - value_{2021} = WLTP_{CO2,measured} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020,Fleet Target}}{NEDC_{CO2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

où:

$WLTP_{CO2,measured}$ est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO_2 mesurées combinées de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 bis du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;

$NEDC_{2020,Fleet Target}$ est égal à 147 g/km;

$NEDC_{CO2}$ est tel que défini au point 3;

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

$M_{0,2021}$ est la masse moyenne en ordre de marche, exprimée en kilogrammes (kg), de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021 des constructeurs auxquels un objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément au point 4;

a est tel que défini au point 4.

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

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1-facteur de réduction₂₀₂₅)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est *tel que défini au point 6.0;*

facteur de réduction₂₀₂₅ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point b)

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1-facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est *tel que défini au point 6.0;*

facteur de réduction₂₀₃₀ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point b)

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

6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅
+ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

α est égal à a_{2025} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 déterminée conformément à l'article **14**, paragraphe 1, point d), et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM_0 déterminée conformément à l'article **14**, paragraphe 1, point d);

où:

a_{2025} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021}	est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable indépendante) et aux émissions spécifiques de CO ₂ (variable dépendante) de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2021;
average emissions ₂₀₂₁	est la moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;
TM	est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes (kg), de tous les véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année civile concernée;
TM ₀	est la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14 , paragraphe 1, point d).

6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀
+ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

α est égal à a_{2030} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 déterminée conformément à l'article **14**, paragraphe 1, point d), et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM_0 déterminée conformément à l'article **14**, paragraphe 1, point d);

où:

a_{2030} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1

$average \text{ emissions}_{2021}$ est tel que défini au point 6.2.1

TM est tel que défini au point 6.2.1 TM_0 est tel que défini au point 6.2.1

6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques de 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{\text{objectifs}}$ – objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅)) · facteur ZLEV

où:

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

$\emptyset_{\text{objectifs}}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;

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

où:

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions\ of\ CO2}{50} \right)$$

x est égal à 15 %.

6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{objectifs}$ – objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀)) · facteur ZLEV

où:

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

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

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

où:

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

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x est égal à 30 %.

ANNEXE II

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

PARTIE A — Collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données détaillées ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée en tant que véhicule de catégorie M₁ sur leur territoire:
 - a) constructeur;
 - b) numéro de réception par type et son extension;
 - c) type, variante et version (le cas échéant);
 - d) marque et dénomination commerciale;
 - e) catégorie du véhicule réceptionné;
 - f) nombre total de nouvelles immatriculations;
 - g) masse en ordre de marche;

- h) émissions spécifiques de CO₂ (NEDC et WLTP);
- i) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- j) type de carburant et mode de carburation;
- k) cylindrée;
- l) consommation d'énergie électrique;
- m) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO₂ obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);
- n) puissance nette maximale;
- o) numéro d'identification du véhicule;
- p) masse d'essai WLTP;
- q) facteurs de déviation et de vérification visés au point 3.2.8 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;
- r) catégorie du véhicule immatriculé;

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

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, toutes les données énumérées au présent point, dans le format précisé dans la partie B, point 2.

2. Les données détaillées visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les valeurs des émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que la valeur mesurée pour le gaz.
3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
 - a) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type;
 - b) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle;
 - c) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception nationale par type de petites séries.

PARTIE B — Format de transmission des données

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

Section 1 — Données de surveillance agrégées

État membre ²⁸	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception nationale par type de petites séries	

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

Section 2 — Données de surveillance détaillées pour chaque véhicule

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

	Valeur WLTP
i)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)

j)	Type de carburant
	Mode de carburation
k)	Cylindrée (cm ³)
l)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
m)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO ₂ NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'au 31 décembre 2020
	Réductions totales des émissions de CO ₂ WLTP obtenues par éco-innovations
n)	Puissance nette maximale
o)	Numéro d'identification du véhicule
p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Catégorie du véhicule immatriculé
s)	Numéro d'identification de la famille de véhicules
t)	Autonomie électrique, le cas échéant

Notes:

- ¹ Dans le cas d'une réception nationale par type de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne «nom du constructeur dans le registre de l'État membre» alors que dans la colonne «nom du

constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne» est indiqué: «AA-NSS» ou «AA-IVA» suivant le cas.

ANNEXE III

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS

A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers neufs et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂

1. Données détaillées

1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf la première fois qu'il est immatriculé sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) numéro de réception par type et son extension;
- c) type, variante et version;
- d) marque;
- e) catégorie du véhicule réceptionné;

- f) catégorie du véhicule immatriculé;
- g) émissions spécifiques de CO₂ (NEDC et WLTP);
- h) masse en ordre de marche;
- i) masse maximale en charge techniquement admissible;
- j) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- k) type de carburant et mode de carburation;
- l) cylindrée;
- m) consommation d'énergie électrique;
- n) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO₂ obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);

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

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, toutes les données énumérées au présent point dans le format précisé dans la partie C, section 2, de la présente annexe.

1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

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

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

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour les véhicules complétés de catégorie N₁.

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

- 2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les valeurs des émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que la valeur mesurée pour le gaz.

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
- a) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;
 - b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes, le cas échéant;
 - c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à une réception individuelle;
 - d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception nationale par type de petites séries.
- B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs

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

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés

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

2. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO₂, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et, au besoin, apporte les modifications nécessaires à la législation applicable en matière de réception par type.

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

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

C. Formats de transmission des données

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

Section 1 — Données de surveillance agrégées	
État membre ²⁹	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à une réception nationale par type de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes (le cas échéant)	

²⁹ Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, «EL» et «UK».

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

	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) ⁽⁴⁾	Masse maximale en charge techniquement admissible

j)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)
k)	Type de carburant
	Mode de carburation
l)	Cylindrée (cm ³)
m)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
n)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO ₂ NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'au 31 décembre 2020
	Réductions totales des émissions de CO ₂ WLTP obtenues par éco-innovations
o)	Numéro d'identification du véhicule
p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Numéro d'identification de la famille de véhicules
s)	Autonomie électrique, le cas échéant
Point 2.17.2 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE ⁽⁵⁾	Masse ajoutée par défaut (le cas échéant, pour les véhicules multiétapes)

Notes:

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

ANNEXE IV

Règlements abrogés avec les listes de leurs modifications successives

Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1)

Règlement (UE) n° 397/2013 de la Commission (JO L 120 du 1.5.2013, p. 4)

Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil (JO L 103 du 5.4.2014, p. 15)

Règlement délégué (UE) 2015/6 de la Commission (JO L 3 du 7.1.2015, p. 1)

Règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission (JO L 221 du 26.8.2017, p. 4)

Règlement délégué (UE) 2018/649 de la Commission (JO L 108 du 27.4.2018, p. 14)

Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1)

Règlement délégué (UE) n° 205/2012 de la Commission (JO L 72 du 10.3.2012, p. 2)

Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 20.3.2014, p. 38)

Règlement délégué (UE) n° 404/2014 de la Commission (JO L 121 du 24.4.2014, p. 1)

Règlement délégué (UE) 2017/748 de la Commission (JO L 113 du 29.4.2017, p. 9)

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 1 ^{er} , paragraphe 3	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 5
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 6
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 7
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4
Article 3, paragraphe 1, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie introductive
Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)
—	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)

Article 3, paragraphe 1, points c) et d)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)
Article 3, paragraphe 1, point f)	Article 3, paragraphe 1, point h)	Article 3, paragraphe 1, point h)
Article 3, paragraphe 1, point e)	Article 3, paragraphe 1, point j)	Article 3, paragraphe 1, point i)
Article 3, paragraphe 1, point g)	Article 3, paragraphe 1, point i)	Article 3, paragraphe 1, point j)
–	–	Article 3, paragraphe 1, points k), l) et m)
	Article 3, paragraphe 1, point k)	Article 3, paragraphe 1, point n)
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	Article 4, partie introductive et points a) et b)–
–	–	Article 4, paragraphe 1, point c)
–	Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 3
Article 5	Article 5	–
Article 5 bis	–	Article 5
Article 6	Article 6	–
Article 7, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1

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

Article 8, paragraphe 4, troisième alinéa	Article 8, paragraphe 4, premier alinéa	Article 7, paragraphe 4, troisième alinéa
Article 8, paragraphe 5, premier alinéa	Article 8, paragraphe 5	Article 7, paragraphe 5, premier alinéa
Article 8, paragraphe 5, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 6	Article 7, paragraphe 5, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 7	—
Article 8, paragraphe 7	Article 8, paragraphe 8	Article 7, paragraphe 6, premier alinéa
—	—	Article 7, paragraphe 6, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 8	—	—
Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 7, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 7, paragraphe 8
—	—	Article 7, paragraphe 9
—	—	Article 7, paragraphe 10
—	Article 8, paragraphe 10	Article 7, paragraphe 11
Article 9, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	—

Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, deuxième partie
Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 4	Article 9, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 9, paragraphe 1, partie introductive

Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 9, paragraphe 1, points a) à e)
–	–	Article 9, paragraphe 1, point f)
Article 10, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
–	–	Article 9, paragraphe 3
Article 11, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 3	Article 10, paragraphe 3, premier alinéa
–	–	Article 10, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphe 4, premier alinéa	–	Article 10, paragraphe 4, premier alinéa
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie introductive	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie introductive
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)	–	–
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)
–	–	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)

Article 11, paragraphe 4; troisième et quatrième alinéas	–	Article 10, paragraphe 4; troisième et quatrième alinéas
Article 11, paragraphe 5	Article 11, paragraphe 4	Article 10, paragraphe 5
Article 11, paragraphe 6	Article 11, paragraphe 5	Article 10, paragraphe 6
Article 11, paragraphe 7	Article 11, paragraphe 6	Article 10, paragraphe 7
Article 11, paragraphe 8	Article 11, paragraphe 7	Article 10, paragraphe 8
Article 11, paragraphe 9	Article 11, paragraphe 8	Article 10, paragraphe 9
Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 11, paragraphe 1, premier alinéa
Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa	–	Article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa

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

		points c) et d)
Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa	Article 13, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 2
–	–	Article 15, paragraphe 1
–	–	Article 15, paragraphe 2
–	–	Article 15, paragraphe 3
–	Article 13, paragraphe 2	–
–	–	Article 15, paragraphe 4, première partie
Article 13, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 6, premier alinéa	Article 15, paragraphe 4, deuxième partie
–	Article 13, paragraphe 4	–
Article 13, paragraphe 4	Article 13, paragraphe 6, deuxième alinéa	–
Article 13, paragraphe 5	–	–
Article 13, paragraphe 6	Article 13, paragraphe 3	–
–	–	Article 15, paragraphe 5
–	–	Article 15, paragraphe 6
Article 13, paragraphe 7, premier alinéa	Article 13, paragraphe 6, troisième alinéa	Article 15, paragraphe 7
Article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa	Article 15, paragraphe 8
Article 14, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1	Article 16, paragraphe 1

Article 14, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 2	Article 16, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 2 bis	Article 16, paragraphe 3
Article 14 bis, paragraphe 1	Article 15, paragraphe 3	Article 17, paragraphe 1
Article 14 bis, paragraphe 2	Article 15, paragraphe 1	Article 17, paragraphe 2
Article 14 bis, paragraphe 3	Article 16	Article 17, paragraphe 3
Article 14 bis, paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2	Article 17, paragraphe 4
Article 14 bis, paragraphe 5	Article 17	Article 17, paragraphe 5
Article 15	—	—
—	—	Article 18
Article 16	Article 18	Article 19
Annexe I	—	Annexe I, partie A, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie A, point 6
—	Annexe I	Annexe I, partie B, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie B, point 6
Annexe II, partie A	—	Annexe II, partie A
Annexe II, partie B	—	—
Annexe II, partie C	—	Annexe II, partie B
—	Annexe II	Annexe III
—	—	Annexe IV

—

—

Annexe V

ANNEXE À LA RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Déclaration de la Commission concernant l'article 15

Lors du réexamen prévu à l'article 14 et lorsqu'elle proposera, le cas échéant, un amendement législatif au présent règlement, la Commission mènera les consultations appropriées conformément aux traités. La Commission consultera notamment, dans ce contexte, le Parlement européen et les États membres.

Dans le cadre de ce réexamen, la Commission évaluera également la pertinence du plafond de 5 % établi à l'annexe I, partie A, point 6.3, au vu de la nécessité d'accélérer la promotion des véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans les États membres concernés.