

# COM(2017) 676 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 31 janvier 2018

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 31 janvier 2018

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

**E 12749**





Bruxelles, le 8.11.2017  
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

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

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

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

Fournissant des emplois à plus de 12 millions de personnes dans la fabrication, la vente, la maintenance et les transports, le secteur automobile revêt une importance particulière pour l'UE. En tant que composante du secteur automobile mondial, l'industrie automobile de l'UE est actuellement confrontée à des transformations fondamentales. La numérisation et l'automatisation modifient les processus de fabrication traditionnels. L'innovation dans les groupes motopropulseurs électrifiés, la conduite autonome et les véhicules connectés sont autant de défis majeurs qui peuvent transformer fondamentalement le secteur. De plus, la part du marché automobile de l'UE dans les ventes mondiales ayant décliné au cours de la dernière décennie, pour passer d'environ un tiers à environ 20 %, l'industrie de l'UE doit faire face à une pression supplémentaire pour atteindre de nouveaux marchés.

À la suite de l'accord de Paris<sup>1</sup>, le monde s'est engagé à évoluer vers une économie à faible intensité de carbone. De nombreux pays mettent actuellement en œuvre des politiques de transport à faible intensité de carbone, y compris des normes applicables aux véhicules, souvent en combinaison avec des mesures visant à améliorer la qualité de l'air. Jusqu'à présent, les normes en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en vigueur en Europe pour les voitures et les camionnettes ont représenté un outil fondamental pour favoriser l'innovation et l'investissement dans les technologies à faible intensité de carbone. Mais aujourd'hui, en l'absence de normes plus strictes pour la période après 2020, l'UE risque de perdre sa prééminence leadership technologique, en particulier en ce qui concerne les véhicules à émission nulle/à faibles émissions, les États-Unis, le Japon, la Corée du Sud et la Chine accomplissant des progrès très rapides.

La Chine vient d'imposer à aux constructeurs automobiles des quotas obligatoires de véhicules à émission nulle/à faibles émissions à partir de 2019. Aux États-Unis, la Californie et neuf autres États ont mis en place avec succès un instrument réglementaire pour favoriser l'adoption de véhicules à émission nulle/à faibles émissions. L'importance stratégique des véhicules à émission nulle/à faibles émissions pour les constructeurs automobiles est étayée par de nombreuses annonces récentes selon lesquelles la part des groupes motopropulseurs électrifiés dans leurs ventes globales augmentera sensiblement dans les années à venir. L'industrie automobile de l'UE doit devenir un leader mondial dans ces nouvelles technologies, comme c'est actuellement le cas pour les technologies automobiles conventionnelles.

Dans le contexte du cadre réglementaire actuel, des économies de carburant possibles échappent aux consommateurs de l'UE. Selon l'évaluation des règlements actuels sur les émissions de CO<sub>2</sub>, les économies de carburant résultant des normes en matière de CO<sub>2</sub> compensent largement les coûts d'achat supplémentaires mais les économies faites sur les dépenses de carburant sur l'ensemble du cycle de vie ont été plus faibles que cela n'avait été anticipé, principalement en raison de l'écart croissant entre les performances en matière d'émissions lors des cycles d'essai et dans les conditions de conduite réelles. Si l'«écart en matière d'émissions» était réduit et que des technologies entraînant des économies de carburant en conditions réelles étaient montées sur les nouveaux véhicules, les consommateurs en bénéficieraient encore davantage.

---

<sup>1</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions de la Commission<sup>2</sup>, publiée en juillet 2016, exprime l'ambition que d'ici 2050, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être inférieures d'au moins 60 % à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro. Les émissions de polluants atmosphériques des transports doivent, sans délai, être réduites de façon drastique. La stratégie affirme également de façon claire que le déploiement de véhicules à faibles émissions et à émission nulle devrait augmenter afin d'atteindre une part de marché significative d'ici 2030 et de mettre résolument l'UE sur la trajectoire à long terme d'une mobilité à émission nulle.

Dans une première phase, la stratégie a été mise en œuvre par la communication de mai 2017 intitulée «L'Europe en mouvement: Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>3</sup>. Celle-ci affirme clairement que l'UE vise à développer les meilleures solutions de mobilité, équipements et véhicules à faibles émissions, connectés et automatisés proposés et produits en Europe et à mettre en place l'infrastructure la plus moderne pour les favoriser. La communication souligne que l'UE doit être un leader dans la mise en forme des changements en cours dans le secteur automobile au niveau mondial, en s'appuyant sur les progrès essentiels déjà accomplis.

Les normes actuelles en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes jusqu'en 2021 ont contribué à réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.<sup>4</sup> Cependant, avec les politiques actuellement mises en œuvre, les émissions de gaz à effet de serre ne devraient pas diminuer suffisamment pour atteindre l'objectif de l'UE pour 2030, à savoir une réduction d'au moins 40 % des émissions par rapport à 1990. Les transports routiers étaient responsables de 22 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE en 2015, avec une augmentation régulière de cette part depuis 1990. Les voitures et les camionnettes représentaient 73 % des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers en 2015.

Si le secteur des transports a considérablement réduit ses émissions de polluants atmosphériques dans l'UE au cours des dernières décennies, il reste le contributeur le plus important en ce qui concerne les émissions de NO<sub>x</sub>. Les véhicules à émission nulle ne contribuent pas seulement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des transports routiers, mais ils apportent également des avantages en termes de transports sans émission de polluants atmosphériques.

La présente proposition fixe des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'un bon rapport coût-efficacité pour les véhicules légers neufs jusqu'en 2030, combinés à un mécanisme d'incitation spécifique pour accroître la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions. Elle assurera que l'industrie automobile de l'UE conserve sa prééminence technologique, et ainsi renforce sa compétitivité et stimule l'emploi. Elle réduira également les coûts de carburant pour les consommateurs. Dans le même temps, elle contribuera à la réalisation des engagements de l'UE dans le cadre de l'accord de Paris. Le mécanisme d'incitation pour augmenter la part de véhicules à émission nulle/à faibles émissions contribuera, en particulier, à la réduction des polluants atmosphériques et, par voie de conséquence, à l'amélioration de la qualité de l'air, ce qui sera bénéfique pour la santé publique. Il complète les efforts en cours pour trouver des solutions aux problèmes de qualité de l'air aux niveaux urbain, régional et national.

---

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>3</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>4</sup> Ricardo-AEA et TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles, disponible à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

Plus spécifiquement, la présente proposition donnera un signal clair et une prédictibilité permettant à l'industrie d'investir, stimulera l'emploi, encouragera l'innovation et la compétitivité. En outre, elle accélérera le déploiement dans l'UE de véhicules à émission nulle/à faibles émissions et le développement de technologies utilisant efficacement les carburants et constituera ainsi la base du maintien du succès de l'industrie automobile de l'UE sur les marchés mondiaux. Soutenus par les mesures d'accompagnement nécessaires aux niveaux européen et national, des investissements dans les infrastructures de recharge devraient être réalisés.

De nouveaux mécanismes de gouvernance spécifiques assureront que les valeurs des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant restent représentatives des valeurs constatées par les consommateurs sur la route. La proposition assure également que les efforts soient équitablement répartis entre les constructeurs.

La présente proposition fait partie d'un paquet plus vaste sur le thème de la mobilité qui comprend des actions axées sur la demande soutenant les mesures axées sur l'offre de la présente proposition. La directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie vise à stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie. La modification proposée assure que la directive couvre toutes les pratiques pertinentes en matière d'approvisionnement, qu'elle donne au marché des signaux clairs, à long terme et que ses dispositions soient simplifiées et applicables efficacement. Elle devrait améliorer la contribution du secteur des transports à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques ainsi qu'à la compétitivité et à la croissance du secteur.

La directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs traite de l'élaboration de normes communes dans le marché intérieur, des exigences pour une infrastructure minimale appropriée, à développer via les cadres d'action nationaux et de l'information des consommateurs sur la compatibilité des carburants et des véhicules. Le plan d'action relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs énonce un ensemble de recommandations visant à renforcer la mise en œuvre des cadres d'action nationaux en vertu de la directive et à améliorer la planification et le financement d'une infrastructure interopérable pour les carburants.

Une initiative relative aux batteries devrait contribuer à mettre en place une chaîne de valeur complète pour le développement et la fabrication de batteries dans l'UE.

En outre, dans la première moitié de 2018, la Commission a l'intention de présenter des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds neufs.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition contribuera à l'objectif du cadre stratégique de l'Union de l'énergie<sup>5</sup> de susciter la transition vers une économie à faible intensité en carbone, sûre et compétitive. Elle contribuera à atteindre les objectifs définis dans le cadre d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, notamment la réduction d'au moins 40 % des émissions nationales de gaz à effet de serre dans l'UE par rapport aux niveaux de 1990. Les réductions des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs ne relevant pas du SEQE, qui comprennent le transport routier, devront représenter au moins 30 % d'ici 2030 par rapport à 2005. La Commission a proposé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre des États membres d'ici 2030 dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> COM(2015) 080 final.

<sup>6</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 en faveur

couvrant les secteurs ne relevant pas du SEQE. Les normes relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers pour la période postérieure à 2020 aideront les États membres à atteindre ces objectifs.

De plus, le système d'échange de quotas d'émissions (SEQE), en tant que pierre angulaire de la politique de l'UE sur le climat, contribue à décarboniser le secteur de l'énergie, qui jouera un rôle croissant dans le transport routier en raison d'une part plus importante de véhicules électrifiés.

Le 7<sup>e</sup> programme-cadre et le programme Horizon 2020 ont apporté un financement total de plus de 1,5 milliard d'euros pour soutenir la recherche et le développement en ce qui concerne les batteries, les carburants alternatifs et tous les aspects de l'électrification des véhicules.

La proposition de la Commission de 2016 pour une directive relative aux énergies renouvelables révisée (RED II)<sup>7</sup> vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre via les carburants par l'introduction, au niveau de l'UE, d'une obligation applicable pour 2030 à tous les fournisseurs de carburant de livrer une part minimale de 6,8 % de carburants à faibles émissions et renouvelables, y compris de l'électricité renouvelable et des biocarburants avancés.

La révision proposée de la directive relative à l'eurovignette prévoit des redevances basées sur les performances en matière d'émissions, ce qui rendra possible de récompenser les véhicules les moins polluants et incitera au renouvellement du parc de véhicules<sup>8</sup>.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Comme souligné dans la stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'Europe récemment adoptée<sup>9</sup>, une industrie automobile moderne et compétitive est essentielle pour l'économie de l'UE. Toutefois, pour que le secteur conserve sa prééminence technologique et prospère sur les marchés mondiaux, il devra accélérer la transition vers des technologies plus durables et de nouveaux modèles d'entreprise. Cela seulement assurera que l'Europe dispose de l'industrie la plus compétitive, la plus innovante et la plus durable pour 2030 et au-delà.

De plus, le plan de coopération sectorielle en matière de compétences<sup>10</sup> lancé par la Commission en mai 2016 inclut le secteur automobile parmi les secteurs ciblés. Il offre la possibilité de présenter des projets visant à réunir les principaux acteurs des partenaires sociaux pour identifier les difficultés en matière de qualifications et de compétences et à déployer conjointement des stratégies adaptées aux niveaux national et régional pour aborder ces difficultés.

---

d'une Union de l'énergie résiliente et afin de respecter les engagements pris en vertu de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration d'autres informations ayant trait au changement climatique, COM(2016) 482 final.

<sup>7</sup> Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte), COM/2016/0767 final.

<sup>8</sup> Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, COM(2017) 275 final.

<sup>9</sup> COM(2017) 479 final.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item\\_id=8848](http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848)

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du TFUE. Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: protéger, préserver et améliorer la qualité de l'environnement; promouvoir, sur le plan international, des mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

### **• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Des normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes sont en place au niveau de l'UE depuis 2009 et 2011, respectivement; ces normes fixent des objectifs jusqu'en 2020-2021. Sans autre action de l'UE dans ce domaine, il est peu probable qu'il y ait de nouvelles réductions substantielles des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, comme cela a été le cas dans l'UE entre 1995 et 2006 pour les voitures. Une certaine réduction des émissions serait encore attendue après 2021 en raison de la poursuite du renouvellement du parc existant par des voitures et camionnettes plus récentes satisfaisant aux normes d'émissions de CO<sub>2</sub> de 2020-2021. Toutefois, avec l'accroissement attendu de l'activité de transport, les réductions globales des émissions de CO<sub>2</sub> ne suffiraient pas à réaliser l'objectif de réduction des gaz à effet de serre pour 2030 et les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris.

L'action de l'UE est justifiée compte tenu, d'une part, de l'impact transfrontalier des changements climatiques et, d'autre part, de la nécessité de préserver le marché unique pour les véhicules. Sans action au niveau de l'UE, il y aurait un risque de voir apparaître toute une série de programmes nationaux visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers. Si cela arrivait, il en résulterait des niveaux d'ambition et des paramètres de conception différents, qui nécessiteraient toute une série d'options technologiques et de configurations de véhicules, ce qui aurait pour effet de diminuer les économies d'échelle. Des initiatives nationales et locales seules seraient vraisemblablement moins efficaces car elles risqueraient de ne pas être cohérentes et donc de fragmenter le marché intérieur.

Étant donné que les constructeurs détiennent des parts différentes du marché des véhicules dans les différents États membres, ils seraient donc touchés différemment par les différentes législations nationales, ce qui pourrait entraîner des distorsions de la concurrence. Cela élèverait les coûts de mise en conformité pour les constructeurs et affaiblirait l'incitation à concevoir des voitures et des camionnettes efficaces sur le plan de l'utilisation du carburant en raison de la fragmentation du marché européen.

Les coûts supplémentaires qui résulteraient de l'absence de normes communes et de solutions techniques communes affecteraient aussi bien les équipementiers que les constructeurs automobiles. Ces coûts seraient toutefois finalement répercutés sur les consommateurs, qui auraient à faire face à des coûts plus élevés pour des véhicules présentant le même niveau de réduction des gaz à effet de serre sans action coordonnée de l'UE.

### **• Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. La proposition établit de nouvelles normes selon un bon rapport coût-efficacité afin d'atteindre les réductions requises des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des camionnettes conformes au cadre d'action de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, tout en assurant dans le même temps une répartition équitable des efforts entre les constructeurs.

- **Choix de l'instrument**

Dans la mesure où la présente proposition est une refonte de deux règlements existants, un règlement est le seul instrument approprié.

La technique de refonte permet, dans ce cas, la fusion des deux règlements antérieurs largement similaires en un texte législatif qui apporte les modifications souhaitées, codifie ces amendements avec les dispositions inchangées des actes antérieurs et abroge ces derniers. Le règlement refondu proposé est conforme à l'engagement de la Commission dans le cadre de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»<sup>11</sup>.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex post / bilans de qualité de la législation existante**

Une évaluation approfondie des règlements existants a été effectuée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT). Elle s'est achevée en avril 2015 et le rapport final des consultants a été publié<sup>12</sup>.

Le rapport d'évaluation a évalué les règlements par rapport aux objectifs fixés dans la législation originale. Il a conclu que les règlements étaient encore pertinents, 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 anticipé à l'origine pour atteindre les objectifs fixés. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'UE qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales.

Les principales conclusions de l'évaluation ont été les suivantes:

- Les règlements sont encore valides et le resteront pour la période postérieure à 2020.
- Les règlements ont été plus efficaces pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> que les accords volontaires avec l'industrie antérieurs.
- Le règlement sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières est vraisemblablement à l'origine de 65 à 85 % des réductions des émissions au tuyau d'échappement obtenues à la suite de son introduction. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, le règlement a eu un rôle important dans l'accélération des réductions d'émissions.
- Les incidences sur la compétitivité et l'innovation semblent généralement positives sans aucun signe de distorsion de la concurrence.
- Le rapport d'évaluation a mis en évidence les faiblesses suivantes:
  - Le cycle d'essai NEDC ne reflète pas adéquatement les émissions en conditions réelles et on observe un écart croissant entre les performances en matière d'émissions au cours du cycle d'essai et dans les conditions d'utilisation réelles, ce qui a érodé les avantages procurés par les règlements.
  - Les règlements ne tiennent pas compte des émissions dues à la production des carburants ou associées à la production et à l'élimination des véhicules.

<sup>11</sup> JO L 123 du 12 mai 2016, p. 1.

<sup>12</sup> Ricardo-AEA et TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles, disponible à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf).

- Certains éléments de conception (modalités) des règlements ont vraisemblablement eu une incidence sur l'efficacité de ceux-ci. En particulier, l'utilisation de la masse comme paramètre d'utilité pénalise la réduction de la masse en tant qu'option pour la réduction des émissions.
- Les règlements ont généré des avantages économiques nets pour la société.
- Les coûts pour les constructeurs ont été beaucoup plus faibles que cela n'avait été anticipé à l'origine car, en général, les technologies de réduction des émissions se sont avérées moins coûteuses que prévu.
- Les économies de dépenses de carburant sur la durée de vie dépassent les coûts de fabrication initiaux, mais elles ont été plus faibles que cela n'avait été anticipé, en raison de l'écart croissant entre les performances en matière d'émissions lors du cycle d'essai et dans les conditions d'utilisation réelles.
- Les règlements sont largement cohérents en interne et l'un avec l'autre.
- Les modalités affaiblissant potentiellement les règlements, avec toutefois des incidences limitées, sont la dérogation pour les constructeurs spécialisés, les bonifications et la période d'introduction progressive (voitures).
- L'harmonisation du marché est l'aspect le plus crucial de la valeur ajoutée de l'UE et il est peu probable qu'une action non coordonnée eût été aussi efficace. Les règlements assurent des exigences communes, minimisant donc les coûts pour les constructeurs, et apportent une sécurité réglementaire.
- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a demandé l'avis des parties intéressées au moyen des éléments suivants:

- une consultation publique en ligne entre le 20 juillet et le 28 octobre 2016;
- un atelier des parties intéressées (24 mars 2017) pour présenter les résultats de la consultation publique;
- un atelier des parties intéressées consacré aux emplois et aux compétences (26 juin 2017);
- des réunions avec des associations sectorielles pertinentes représentant les constructeurs automobiles, les équipementiers et les fournisseurs de carburant;
- des réunions bilatérales avec les autorités des États membres, les constructeurs automobiles, les fournisseurs, les partenaires sociaux et les ONG;
- des documents de prise de position soumis par des parties intéressées ou des États membres.

Une synthèse de la consultation des parties intéressées est fournie dans l'annexe 2 de l'analyse d'impact de la présente proposition.

Les principaux résultats de la consultation des parties intéressées peuvent se résumer comme suit: en ce qui concerne les niveaux cibles, les constructeurs de voitures et de camionnettes sont généralement en faveur de niveaux cibles pour 2030 moins ambitieux par rapport à ceux préconisés par les ONG dans les domaines de l'environnement et des transports, ainsi que par les organisations de consommateurs, qui sont en faveur de niveaux cibles plus ambitieux, tant pour 2025 que pour 2030. En ce qui concerne la répartition des efforts, les constructeurs sont en faveur d'une courbe de valeurs limites basée sur la masse, tandis que les ONG dans les

domaines de l'environnement et des transports, ainsi que les organisations représentant les consommateurs, préfèrent l'empreinte au sol comme paramètre d'utilité. Alors que l'industrie automobile est essentiellement contre une prescription contraignante en matière de LEV/ZEV, les producteurs de batteries et d'électricité, les investisseurs dans les infrastructures, de nombreuses villes européennes confrontées à des problèmes de qualité de l'air, ainsi que la plupart des ONG dans les domaines de l'environnement et des transports prônent une telle approche. Les organisations représentant les consommateurs ont une position neutre en ce qui concerne les incitations relatives aux véhicules à faibles émissions/à émission nulle (LEV/ZEV).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'analyse d'impact s'appuie sur les éléments probants de l'évaluation des règlements existants<sup>13</sup>.

Pour l'évaluation quantitative des incidences économiques, sociales et environnementales, le rapport d'analyse d'impact s'appuie sur un ensemble spécifique de courbes de coûts couvrant un large éventail de technologies actuelles pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des camionnettes et sur une suite de modèles. Une série de scénarios a été élaborée au moyen du modèle PRIMES-TREMOVE, projetant l'évolution du secteur du transport routier. Cette analyse a été complétée en appliquant d'autres outils de modélisation, tels que GEM-E3 et E3ME (pour les incidences macroéconomiques) et le modèle JRC DIONE, avec des fonctions nouvellement élaborées pour évaluer les incidences au niveau (de la catégorie) du constructeur.

Les données sur les émissions de gaz à effet de serre et d'autres caractéristiques du parc de véhicules légers neufs ont été tirées des données annuelles de surveillance communiquées par les États membres et collectées par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) en vertu des règlements 443/2009 et 510/2011 relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.

En plus des consultations des parties intéressées, d'autres informations ont été recueillies au moyen de plusieurs études justificatives commandées auprès de contractants extérieurs, abordant en particulier les questions suivantes:

- les technologies disponibles qui peuvent être déployées au cours de la période de temps concernée pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers neufs, ainsi que leur efficacité et leur coût;
- les éléments susceptibles d'avoir une incidence sur la compétitivité industrielle et l'emploi;
- l'écart croissant entre les émissions lors des essais et en conditions de conduite réelles et les facteurs y contribuant;
- l'incidence d'approches réglementaires, de méthodes de mesure réglementaires et d'éléments de conception possibles (modalités) différents;
- les incidences sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Une liste des études est fournie dans l'annexe 1 de l'analyse d'impact de la présente proposition.

---

<sup>13</sup> Ricardo-AEA et TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles, disponible à l'adresse suivante: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition a été préparée et élaborée conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation, et le comité d'examen de la réglementation a émis un avis positif avec réserves le 13 octobre 2017.

Les améliorations recommandées par le comité ont été incorporées dans la version finale. Elles concernent les aspects suivants: 1) la description des liens avec les initiatives d'autres politiques de l'UE, en particulier les programmes plus larges sur la mobilité présentés par la Commission; 2) l'explication des principaux goulets d'étranglement qui empêchent l'adoption des véhicules à émission nulle et à faibles émissions et la manière dont le règlement proposé contribuerait à y apporter des solutions; 3) la clarification du défi en matière de compétitivité pour l'industrie de l'UE, en particulier en termes de risque de perte de la prééminence technologique et la manière dont le règlement peut y répondre; 4) l'identification des principaux compromis pour la décision politique; 5) l'évaluation de la charge réglementaire et du potentiel de simplification.

#### *Options stratégiques*

Les options stratégiques envisagées dans l'analyse d'impact sont regroupées en cinq éléments principaux qui doivent permettre de traiter les problèmes identifiés et d'atteindre les objectifs stratégiques.

#### **1) Objectifs (niveau, calendrier et méthode de mesure)**

Différents niveaux cibles ont été évalués pour la période d'ici à 2030, allant d'une réduction de 10 % à 40 % d'ici à 2030 par rapport à l'objectif moyen pour le parc de l'UE en 2021 en ce qui concerne les voitures et à l'objectif pour 2020 en ce qui concerne les camionnettes. Deux options reflétant les niveaux cibles indiqués par le Parlement européen, que la Commission s'était engagée à évaluer lors des négociations de 2014, ont également été examinées.

En ce qui concerne le calendrier des objectifs, les options envisagées comprenaient la fixation d'un objectif pour 2030 seulement, la fixation d'objectifs pour 2025 et 2030 ainsi que la fixation d'objectifs annuels pour chacune des années de 2022 à 2030. En ce qui concerne la méthode de mesure utilisée pour exprimer l'objectif, les options envisagées comprenaient l'approche actuelle basée sur les émissions au tuyau d'échappement («du réservoir à la roue») ainsi que des options alternatives («du puits à la roue», «émissions en amont», «pondération kilométrique»).

L'option privilégiée pour les niveaux cibles est de fixer de nouveaux objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échelle du parc de l'UE correspondant à une réduction de 30 % en 2030 par rapport aux objectifs de 2021, aussi bien pour les voitures que pour les camionnettes.

L'option privilégiée pour la méthode de mesure de l'objectif en matière d'émissions est de maintenir l'approche «du réservoir à la roue» avec des objectifs fixés en g de CO<sub>2</sub>/km pour la moyenne du parc pondérée par les ventes, parce que cette approche est pleinement cohérente avec d'autres instruments d'action et qu'un changement de méthode de mesure n'apporterait pas d'avantages majeurs. L'option privilégiée pour le calendrier des objectifs est de fixer de nouveaux objectifs d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes applicables à partir de 2025 et des objectifs plus stricts applicables à partir de 2030 afin d'assurer que les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> cumulatives requises soient réalisées d'ici 2030 et pour contribuer à atteindre les objectifs fixés dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort. Cette approche donnera également un signal clair et précoce pour l'investissement dans les véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

#### **2) Répartition de l'effort**

Dans le cadre des règlements actuels, une courbe de valeurs limites est utilisée pour définir les objectifs d'émissions spécifiques des différents constructeurs, en partant des objectifs fixés à l'échelle du parc de l'UE. Cette courbe linéaire définit la relation entre les émissions de CO<sub>2</sub> et la masse du véhicule en ordre de marche.

À côté de l'approche actuelle, les options suivantes ont été envisagées dans l'analyse d'impact: changer la pente de la courbe de valeurs limites, utiliser un autre paramètre d'utilité (par exemple, l'empreinte au sol) ou n'utiliser aucun paramètre d'utilité (réduction égale ou objectif égal pour tous les constructeurs).

L'option privilégiée pour répartir les objectifs à l'échelle du parc de l'UE entre les différents constructeurs à partir de 2025 est d'utiliser une courbe de valeurs limites et de faire dépendre les objectifs spécifiques de chaque constructeur de la masse d'essai WLTP moyenne des véhicules, la ou les pentes de la courbe assurant un effort de réduction équivalent entre les constructeurs.

### **3) Incitations pour les ZEV/LEV (définitions et types d'incitations)**

En utilisant des définitions différentes pour les véhicules à faibles émissions (LEV), l'analyse d'impact a considéré deux types différents d'incitations spécifiques pour les ZEV/LEV:

- *Prescription contraignante*: la même part de ZEV/LEV serait demandée à tous les constructeurs.
- *Système de bonification*: cette incitation tiendrait compte de la part de ZEV/LEV d'un constructeur pour établir son objectif spécifique en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Un constructeur dépassant un certain niveau de référence de ZEV/LEV serait récompensé en obtenant un objectif moins strict en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Pour chacun des deux types, des niveaux de prescription/référence différents ont été considérés.

L'option privilégiée en ce qui concerne le mécanisme d'incitation pour les LEV/ZEV est un système de bonification.

### **4) Éléments d'une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité**

Différents éléments qui permettent une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité ont été évalués. Ceux-ci comprennent des mesures déjà incluses dans les règlements actuels telles que les éco-innovations, le groupement et les dérogations. En outre, de nouveaux éléments ont été considérés, notamment l'échange, la mise en réserve et l'emprunt.

L'option privilégiée est de maintenir les dispositions relatives aux éco-innovations tout en étendant le champ d'application aux systèmes de climatisation et en permettant une révision du plafond de 7 g/km, de maintenir les dispositions relatives au groupement tout en précisant comment des constructeurs peuvent former des groupements ouverts, de ne pas introduire la possibilité d'échanges, ni la mise en réserve et l'emprunt de crédits de CO<sub>2</sub> et de supprimer la possibilité pour les constructeurs automobiles de se voir accorder une dérogation en tant que «constructeur spécialisé».

### **5) Gouvernance**

L'efficacité des objectifs pour la réduction réelle des émissions de CO<sub>2</sub> dépend, d'une part, de la représentativité de la procédure d'essai par rapport à la conduite moyenne en conditions réelles et, d'autre part, de la mesure dans laquelle les véhicules mis sur le marché sont conformes aux véhicules de référence soumis aux essais de réception par type. Dans ce

contexte, la recommandation du Parlement européen à la suite de l'enquête sur les mesures des émissions dans le secteur automobile a souligné que les mécanismes de surveillance du marché étaient cruciaux pour maintenir un système fiable et digne de confiance.

Dans ce contexte et conformément aux recommandations du mécanisme de consultation scientifique (SAM), plusieurs options ont été considérées: une première a été la collecte, la publication et la surveillance des données de consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles, sur la base d'une obligation faite aux constructeurs de monter sur les nouveaux véhicules des «dispositifs de mesure de la consommation de carburant» normalisés via la législation relative à la réception par type. Une deuxième option avait trait à la surveillance du marché et envisageait des mesures en rapport avec les contrôles de la conformité de la production et de la conformité en service.

L'option privilégiée est de donner à la Commission le pouvoir i) de collecter, publier et surveiller les données de consommation de carburant en conditions d'utilisation réelles et de créer une obligation de déclarer les écarts liés à un mécanisme de correction et ii) de corriger les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> déclarées en cas d'écarts détectés au moyen d'une surveillance du marché améliorée.

Référence du résumé de l'analyse d'impact: SWD(2017)650

Référence de l'avis du comité d'examen de la réglementation: SEC(2017)476

- **Réglementation affûtée et simplification**

Conformément à l'engagement de la Commission en faveur d'une meilleure réglementation, la proposition a été élaborée d'une manière inclusive, fondée sur la transparence et l'interaction continue avec les parties intéressées.

L'analyse d'impact a également examiné comment il serait possible de simplifier la législation et de réduire les coûts administratifs superflus.

Les constructeurs représentant moins de 1 000 véhicules nouvellement immatriculés par an – des PME dans de nombreux cas – restent exemptés de la réalisation d'objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. Des exemptions *de minimis* réduisent les coûts administratifs et de mise en conformité pour les petits constructeurs. Cela facilite également l'accès au marché de nouveaux constructeurs sans avoir pour autant d'incidences significatives sur les réductions globales de CO<sub>2</sub> à l'échelle du parc global de véhicules de l'UE.

De plus, la proposition maintient plusieurs éléments pour une mise en œuvre présentant un bon rapport coût-efficacité comme le groupement, qui réduit les coûts de mise en conformité des constructeurs.

Le système de bonification pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions ne créerait pas de charge administrative supplémentaire. La suppression de la dérogation pour les constructeurs spécialisés réduira la charge administrative.

Aucun changement n'est prévu en ce qui concerne le régime de mise en conformité et le niveau des amendes. Les incidences des options relatives à la gouvernance dépendront des mesures d'exécution concrètes.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

#### 4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition ne nécessite pas de ressources financières supplémentaires.

#### 5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La proposition s'appuie sur la procédure annuelle de déclaration et de surveillance qui a été mise en place dans le cadre des règlements actuels. Afin d'évaluer le respect par les constructeurs de leurs objectifs annuels matière d'émissions spécifiques, les États membres communiquent chaque année à la Commission des données pour l'ensemble des voitures et camionnettes nouvellement immatriculées. En plus des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de masse de la réception par type, un certain nombre d'autres entrées de données pertinentes sont surveillées, y compris le type de carburant et les économies d'émissions de CO<sub>2</sub> réalisées grâce à des éco-innovations.

La Commission, avec le soutien de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), publie chaque année les données de surveillance de l'année civile précédente, y compris les calculs des performances spécifiques des constructeurs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les constructeurs ont la possibilité de notifier des erreurs dans les données provisoires communiquées par les États membres. Ce système de surveillance bien établi constitue une base importante pour le suivi des incidences de la législation.

Afin de renforcer les aspects de gouvernance du système de surveillance, l'analyse d'impact a considéré l'option de prendre en compte, pour le contrôle de la conformité des constructeurs, le fait que les émissions des véhicules en cours d'utilisation soient ou non conformes aux valeurs de CO<sub>2</sub> de la réception par type.

En plus de la procédure d'évaluation de la conformité, l'analyse d'impact a identifié une liste d'indicateurs fondamentaux pour surveiller les objectifs stratégiques spécifiques visés par la présente proposition. Ceux-ci sont complétés par un ensemble d'objectifs et d'indicateurs opérationnels.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

##### *Article 1<sup>er</sup> — Objet et objectifs*

Cet article spécifie les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échelle du parc de l'UE applicables aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs à partir de 2020, de 2025 et de 2030. Le règlement doit s'appliquer à partir de 2020 afin d'assurer une transition cohérente vers un nouveau régime d'objectifs à partir de 2025. Il inclut donc les objectifs à l'échelle du parc de l'UE déjà établis pour 2020 de 95 g/km (sur la base du NEDC) pour les voitures particulières et de 147 g/km (sur la base du NEDC) pour les véhicules utilitaires légers, ainsi que de nouveaux objectifs pour 2025 et 2030.

À partir de 2021, les objectifs d'émissions spécifiques seront basés sur la nouvelle procédure harmonisée pour les essais de mesure des émissions, à savoir la procédure WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Aussi, les objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030, qui sont basés sur la procédure WLTP, sont exprimés en pourcentages de réduction par rapport à la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques pour 2021 déterminés pour chaque constructeur conformément à la section 4 de l'annexe I.

##### *Article 2 — Champ d'application*

Cet article définit les catégories de véhicules qui relèvent du champ d'application du présent règlement par référence à la législation sur la réception par type. Il précise également que

l'exemption de minimis applicable aux constructeurs représentant moins de 1 000 nouvelles immatriculations par an ne devrait pas s'appliquer lorsqu'un constructeur éligible pour bénéficier d'une telle exemption demande néanmoins et se voit accorder une dérogation.

### **Article 3 — Définitions**

De nouvelles définitions ont été ajoutées pour «objectifs à l'échelle du parc de l'UE», «véhicules à émission nulle/à faibles émissions» et «masse d'essai».

### **Article 4 — Objectifs d'émissions spécifiques**

Cet article énonce l'obligation générale faite à un constructeur de veiller à ce que les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de son parc de véhicules nouvellement immatriculés au cours d'une année civile ne dépassent pas son objectif annuel d'émissions spécifiques. Cet objectif est spécifique au constructeur et est calculé en fonction de l'objectif applicable à l'échelle du parc de l'UE, de la courbe de valeurs limites, de la masse moyenne du parc du constructeur et de la masse de référence (M<sub>0</sub> ou TM<sub>0</sub>). Le calcul de la masse est basé sur la masse en ordre de marche jusque et y compris 2024. À partir de 2025, la masse d'essai du véhicule, qui est plus proche de la masse réelle du véhicule fini, devrait être utilisée à la place. Les formules pour les calculs des objectifs d'émissions spécifiques pour la période allant de 2020 à 2030 sont données dans les parties A et B de l'annexe I. Les calculs des objectifs applicables entre 2020 et 2024 sont ceux indiqués dans la législation existante.

À partir de 2025, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur devrait être calculé en tenant compte de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de ce constructeur. Pour le calcul de cette part, les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devraient être comptabilisés sur la base d'une pondération des émissions de chaque véhicule. Lorsque la part dépasse la valeur de référence à l'échelle du parc de l'UE, le constructeur bénéficie d'un objectif d'émissions spécifiques plus élevé.

Dans le cas des véhicules utilitaires légers, une distinction est faite dans la répartition de l'effort entre les constructeurs de véhicules utilitaires légers ayant une masse d'essai moyenne dépassant la masse de référence moyenne (TM<sub>0</sub>) et ceux dont les véhicules ont une masse d'essai moyenne inférieure à TM<sub>0</sub>. Pour le premier groupe, la pente de la courbe de valeurs limites est maintenue constante dans le temps, tandis que pour le deuxième, la même approche que pour les voitures particulières est utilisée, c'est-à-dire que la pente est modifiée en fonction de l'objectif à l'échelle du parc de l'UE.

### **Article 5 — Bonifications relatives à l'objectif de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre**

Cette disposition est inchangée et applicable jusque et y compris 2022.

### **Article 6 — Groupement**

Les dispositions sur le groupement pour les entreprises liées et les constructeurs indépendants restent inchangées. Toutefois, un pouvoir supplémentaire a été conféré à la Commission pour préciser les conditions applicables aux accords de groupement entre constructeurs indépendants, notamment en ce qui concerne les règles de la concurrence.

### **Article 7 — Surveillance et communication des émissions moyennes**

Les dispositions générales relatives à la surveillance des données des États membres sur les émissions de CO<sub>2</sub> restent inchangées. Toutefois, un renforcement de l'obligation faite aux États membres de veiller à ce que les données soient de haute qualité et de coopérer avec la Commission a été ajouté.

Un mécanisme est ajouté pour prendre en compte, aux fins de la surveillance, les écarts constatés dans les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en cours d'utilisation par rapport aux

valeurs de la réception par type. Ce mécanisme s'appuie sur la proposition d'introduire une procédure pour les contrôles de la conformité en service des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> dans la législation relative à la réception par type. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient communiquer les écarts détectés et la Commission devrait prendre ceux-ci en compte au moment où elle vérifie le respect par les constructeurs de leurs objectifs. La disposition concernée le pouvoir donné à la Commission de définir les détails de cette procédure par la voie d'un acte d'exécution.

#### ***Article 8 — Prime sur les émissions excédentaires***

Cet article établit la formule pour calculer les pénalités financières dans le cas où un constructeur dépasse son objectif. La prime sur les émissions excédentaires des règlements existants est maintenue, soit 95 euros/g de CO<sub>2</sub>/km.

#### ***Article 9 — Publication des performances des constructeurs***

Cet article énonce les données que la Commission publiera en ce qui concerne le respect par les constructeurs de leur objectif annuel (c'est-à-dire la décision annuelle relative à la surveillance). La masse d'essai a été ajoutée en tant que paramètre de données à publier, en vue de son utilisation comme paramètre d'utilité à partir de 2025.

#### ***Article 10 — Dérogation en faveur de certains constructeurs***

La possibilité pour les constructeurs en petites séries (ceux qui représentent entre 1 000 et 10 000 immatriculations pour les voitures et de 1 000 à 22 000 immatriculations pour les camionnettes) de demander une dérogation à leurs objectifs d'émissions spécifiques est maintenue.

Pour les constructeurs spécialisés de voitures, c'est-à-dire ceux qui représentent de 10 000 à 300 000 véhicules neufs immatriculés, la possibilité de bénéficier d'une dérogation à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km subsiste. Cependant, avec effet à partir de 2025, ce groupe de constructeurs devra satisfaire aux objectifs d'émissions spécifiques calculés conformément à l'annexe I.

#### ***Article 11 — Éco-innovations***

Les constructeurs peuvent continuer de bénéficier d'émissions moyennes plus faibles en équipant leurs véhicules d'éco-innovations approuvées conformément à cet article. Afin de prendre en compte les changements dans les économies d'émissions dues aux éco-innovations qui peuvent intervenir à la suite de la modification de la procédure d'essai réglementaire, un pouvoir supplémentaire a été conféré à la Commission afin d'ajuster le plafond de 7 g de CO<sub>2</sub>/km fixé pour les économies de CO<sub>2</sub> qu'un constructeur peut prendre en compte en vue de réduire ses émissions moyennes. Cette habilitation devrait s'appliquer à partir de 2025.

Les critères d'éligibilité d'une éco-innovation restent inchangés jusque et y compris l'année 2024. À partir de 2025, le retrait de la référence aux mesures de l'approche intégrée permettra que les équipements de climatisation mobiles soient éligibles en tant qu'éco-innovation.

#### ***Article 12 — Émissions de CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles***

Cet article confère à la Commission le pouvoir de surveiller et d'évaluer la représentativité en conditions d'utilisation réelles de la procédure d'essai WLTP et d'assurer que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.

À cette fin, la Commission devrait avoir le pouvoir de demander que des données en conditions d'utilisation réelles soient collectées et communiquées par les États membres et les constructeurs.

### **Article 13 — Ajustements de $M_0$ et $TM_0$**

L'effort de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est réparti entre les constructeurs sur la base de la masse moyenne du parc de véhicules sur une certaine période. Cette valeur de référence est exprimée en tant que  $M_0$  ou  $TM_0$  selon que l'on utilise la masse en ordre de marche (M) ou la masse d'essai (TM) du véhicule. La disposition précise le processus d'ajustement de la valeur de la masse de référence pour assurer que les objectifs d'émissions spécifiques continuent de refléter l'objectif à l'échelle du parc de l'UE. Avec effet à partir de 2025, la fréquence de ces ajustements devrait augmenter pour passer de tous les trois ans à tous les deux ans. Un ajustement plus fréquent permettra de prendre en compte plus tôt les changements de la masse d'essai moyenne et leur effet sur le positionnement des constructeurs sur la courbe de valeurs limites.

### **Article 14 — Évaluation et rapport**

Cet article comprend une exigence selon laquelle la Commission doit fournir un rapport sur l'efficacité du présent règlement, le cas échéant accompagné d'une proposition. Il est proposé que le rapport soit soumis en 2024 pour l'aligner sur les dispositions relatives à l'évaluation et aux rapports proposées dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort et de la directive sur les échanges de quotas d'émissions.

Cet article maintient également les dispositions sur le réexamen de la procédure d'essai de réception par type ainsi que les habilitations pour tenir compte des changements dans la procédure d'essai réglementaire.

### **Articles 15 et 16 — Comitologie et délégation de pouvoirs**

Il s'agit de dispositions standard concernant la procédure de comitologie et la délégation de pouvoirs.

### **Article 17 — Modification du règlement (CE) n° 715/2007**

Cette modification vise à introduire une base juridique dans le règlement (CE) n° 715/2007 (règlement sur la réception par type pour les niveaux d'émissions Euro 5/6) afin que la Commission puisse établir une procédure de contrôle de la conformité en service visant à vérifier les émissions de CO<sub>2</sub>. Cette procédure est essentielle à une surveillance efficace du marché dans le cadre du système de réception par type et des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> utilisées pour les besoins de la conformité aux objectifs.

### **Article 18 et 19 — Abrogation et entrée en vigueur**

Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 sont abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020. L'entrée en vigueur devrait avoir lieu dans les 20 jours suivant la publication de l'acte.

### **Annexes I à V**

**Annexe I:** elle définit les formules pour calculer les objectifs annuels d'émissions spécifiques qui devraient être atteints par les émissions moyennes des parcs de véhicules nouvellement immatriculés des constructeurs. La partie A couvre les voitures particulières, tandis que la partie B couvre les véhicules utilitaires légers.

**Annexes II et III:** ces annexes définissent les paramètres de données de surveillance qui sont nécessaires pour le calcul des objectifs et pour le contrôle de la conformité aux objectifs. L'annexe III – couvrant les véhicules utilitaires légers – fait également référence à la nécessité de prendre en compte les spécificités des véhicules qui sont réceptionnés par type en plusieurs étapes.

**Annexe IV:** cette annexe énumère les actes juridiques couverts par la refonte, c'est-à-dire les deux règlements de base (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 avec leurs actes modificateurs respectifs.

**Annexe V:** table de corrélation

---

↓ 510/2011 (adapté) ⇒ nouveau
----------------------------------

2017/0293 (COD)

Proposition de

## RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

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

---

↓ nouveau
-----------

- (1) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup> et le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup> ont été modifiés de façon substantielle à plusieurs reprises. De nouvelles modifications étant nécessaires, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.
- (2) Il convient que le présent règlement soit applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 afin de permettre une transition cohérente et efficace à la suite de la refonte et de l'abrogation

---

<sup>14</sup> Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

<sup>15</sup> Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011. Toutefois, il est approprié de maintenir les normes de performance en matière de CO<sub>2</sub> et les modalités pour les atteindre telles qu'elles ont été fixées dans lesdits règlements, sans changements jusqu'en 2024.

↓ 443/2009 considérant 1

~~L'objectif du présent règlement est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui assurent partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.~~

↓ 510/2011 considérant 1  
(adapté)

~~La convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil<sup>16</sup>, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Afin d'atteindre cet objectif, il convient que l'augmentation de la température mondiale annuelle moyenne à la surface ne dépasse pas 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Il ressort du quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) que cet objectif ne pourra être atteint que si les émissions mondiales de gaz à effet de serre cessent d'augmenter au plus tard en 2020. Lors de sa réunion des 8 et 9 mars 2007, le Conseil européen a pris l'engagement ferme de réduire, d'ici à 2020, les émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté d'au moins 20 % par rapport à leurs niveaux de 1990, voire de 30 % pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs capacités respectives.~~

↓ nouveau

(3) La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>17</sup> exprime une ambition claire: d'ici le milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre des transports devront être inférieures d'au moins 60 % à leurs niveaux de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro. Il est nécessaire de réduire de manière drastique et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs provenant des transports. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030.

<sup>16</sup> ~~JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.~~

<sup>17</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM(2016) 501 final).

- (4) Les communications de la Commission intitulées «L'Europe en mouvement»<sup>18</sup> et «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions – Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs»<sup>19</sup> soulignent que les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont un moteur puissant pour l'innovation et l'efficacité et contribueront à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile et à tracer la voie pour des véhicules à émission nulle et à faibles émissions d'une manière technologiquement neutre.
- (5) Le présent règlement ouvre un chemin clair pour les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport routier et contribue à la réalisation de l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la réunion du Conseil Environnement, le 6 mars 2015.
- (6) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable et ses émissions restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.
- (7) Les conclusions du Conseil européen d'octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par une approche globale et technologiquement neutre pour la promotion de la réduction des émissions et de l'efficacité énergétique dans les transports, pour l'électrification des transports et pour le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur, également après 2020.
- (8) L'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement de la stratégie pour une Union de l'énergie adoptée le 25 février 2015, afin d'offrir aux consommateurs de l'Union un approvisionnement en énergie sûr, durable, compétitif et abordable. La stratégie pour une Union de l'énergie affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique qui peut être réalisé également en continuant à durcir les normes d'émission de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers dans la perspective de 2030.
- (9) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils

---

<sup>18</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – L'EUROPE EN MOUVEMENT – Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous (COM(2017) 283 final).

<sup>19</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions [...]

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.

- (10) Il est donc approprié de poursuivre les objectifs de ces règlements en adoptant, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du parc de l'UE d'ici à 2030. Pour définir les niveaux de réduction, il a été tenu compte de leur efficacité pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement sur la répartition de l'effort [...] d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs et les utilisateurs des véhicules, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, la compétitivité et l'innovation et des avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique.
- (11) Une nouvelle procédure d'essai pour mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules légers, à savoir la procédure WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure), définie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission<sup>20</sup>, est entrée en vigueur en 2017. Cette nouvelle procédure d'essai fournira des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d'utilisation réelles. Il est donc approprié que les nouveaux objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> s'appuient sur les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées sur la base de cette procédure d'essai. Compte tenu, toutefois, du fait que les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées selon la méthode WLTP seront disponibles pour les besoins du contrôle de la conformité aux objectifs à partir de 2021, il est approprié que les nouvelles normes de performance en matière d'émissions soient définies en tant que niveaux de réduction fixés par rapport à la moyenne pour 2021 des objectifs d'émissions spécifiques applicables cette année-là.

↓ 443/2009	considérant	2
(adapté)		

~~La convention cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993<sup>21</sup>, impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques. À cet égard, la Commission a proposé, en janvier 2007, que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union elle-même devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020, quelles que soient les réductions obtenues par les autres pays développés. Le Parlement européen et le Conseil ont approuvé cet objectif.~~

<sup>20</sup> ⇒ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1). ⇐

<sup>21</sup> ~~JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.~~

---

↓ 443/2009 considérant 3

~~Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les États membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières. Il convient que des politiques et des mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et pas uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, et ses émissions ne cessent d'augmenter. Si l'incidence des transports routiers sur le climat continue sa progression, elle compromettra de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.~~

---

↓ 510/2011 considérant 3

~~Il convient que des politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de l'Union dans tous les secteurs de l'économie de l'Union, et pas uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de réaliser les réductions des émissions qui sont nécessaires. La décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les États membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020<sup>(22)</sup> prévoit une réduction moyenne de 10 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union mis en place par la 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 la Communauté<sup>(23)</sup> y compris le secteur des transports routiers. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre et ses émissions, y compris celles dues aux véhicules utilitaires légers, ne cessent d'augmenter. Si l'augmentation des émissions des transports routiers se poursuit, elle compromettra de façon significative les efforts consentis par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.~~

---

↓ 443/2009 considérant 4

~~Les objectifs communautaires pour les voitures particulières neuves offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Il est important que l'établissement de normes de performance en matière d'émissions prenne en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie.~~

---

<sup>22</sup> JO L 140 du 5.6.2009, p. 136.

<sup>23</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

---

↓ 443/2009 considérant 5  
(adapté)

- (12) ~~Le présent règlement s'appuie sur un processus bien établi de mesure et de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules immatriculés dans la Communauté, conformément à la décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> dues aux véhicules particuliers neufs<sup>24</sup>. Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute la Communauté~~ l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union la Communauté.
- 

↓ 510/2011 considérant 5

~~Pour promouvoir la compétitivité de l'industrie automobile européenne, il y a lieu de recourir à des systèmes d'incitation tels que la prise en compte des éco-innovations et l'octroi de bonifications.~~

---

↓ nouveau

- (13) Des niveaux de réduction pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs devraient donc être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de 2030. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.
- (14) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans ce secteur, la concurrence se renforce et le secteur automobile mondial change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment d'incitation particulière dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui crée un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.
- (15) Un mécanisme d'incitation spécifique devrait être mis en place pour faciliter une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme de bonification devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.

---

<sup>24</sup> ~~JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.~~

- (16) La fixation d'une référence pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'UE, ainsi que d'un mécanisme bien conçu pour ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne le CO<sub>2</sub> en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement et le déploiement de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels.
- (17) Afin de déterminer les bonifications pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO<sub>2</sub> entre les véhicules. Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour le CO<sub>2</sub>. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	6
------------------------	-------------	---

~~La Commission a adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales.~~

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	7
------------------------	-------------	---

~~En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008; par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières<sup>25</sup> (ACEA), la recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (KAMA)<sup>26</sup> et la recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières (JAMA)<sup>27</sup>.~~

---

<sup>25</sup> ~~JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.~~

<sup>26</sup> ~~JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.~~

<sup>27</sup> ~~JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.~~

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	8
------------------------	-------------	---

~~Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles: une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et des véhicules commerciaux légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle (CARS 21). Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2008-2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)	considérant	8
------------------------	-------------	---

~~Il convient que les dispositions mettant en œuvre l'objectif ayant trait aux émissions des véhicules utilitaires légers soient compatibles avec le cadre législatif adopté pour atteindre les objectifs concernant les émissions du parc de voitures particulières neuves établis par le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers<sup>(28)</sup>.~~

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	9
------------------------	-------------	---

~~Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but; ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières en application 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<sup>(29)</sup>. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants durables.~~

---

<sup>28</sup> JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

<sup>29</sup> JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

---

↓ 443/2009 considérant 10  
(adapté)

- (18) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves ☒ et de véhicules utilitaires légers neufs ☒ fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux. ~~Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à la Communauté au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que des taxes différenciées sur les voitures et sur l'énergie.~~

---

↓ 443/2009 considérant 11

~~Un financement approprié devrait être garanti dans le budget général de l'Union européenne afin de promouvoir le développement de technologies visant à réduire radicalement les émissions de CO<sub>2</sub> provenant des véhicules routiers.~~

---

↓ 443/2009 considérant 12  
(adapté)  
⇒ nouveau

- (19) Afin de préserver la diversité du marché automobile ☒ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers ☒ et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> ~~pour les voitures particulières~~ selon l'utilité des ~~voitures~~ ☒ 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 par la masse d'essai du véhicule, telle que spécifiée dans le règlement (UE) 2017/1151 du 1<sup>er</sup> juin 2017, avec effet à partir de 2025. ⇐ ~~En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. La Commission devrait, d'ici à 2014, réexaminer la disponibilité des données et, le cas échéant, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin d'adapter le paramètre de l'utilité.~~

---

⇓ nouveau

- (20) Il convient d'éviter que les objectifs à l'échelle du parc de l'UE ne soient altérés en raison de changements de la masse moyenne du parc. Les changements de la masse moyenne devraient donc être reflétés sans retard dans les calculs des objectifs d'émissions spécifiques et les ajustements de la valeur de la masse moyenne qui est

utilisée à cette fin devraient donc avoir lieu tous les deux ans, avec effet à partir de 2025.

- (21) Afin de répartir l'effort de réduction des émissions d'une manière neutre et équitable sur le plan de la concurrence qui reflète la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et dans la perspective du passage, en 2021, à des objectifs d'émissions spécifiques basés sur la méthode WLTP, il est approprié de déterminer la pente de la courbe de valeurs limites sur la base des émissions spécifiques de l'ensemble des véhicules nouvellement immatriculés cette année-là, et de prendre en compte le changement dans les objectifs à l'échelle du parc de l'UE entre 2021, 2025 et 2030, en vue d'assurer un effort de réduction égal de tous les constructeurs. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la même approche que celle applicable aux constructeurs de voitures devrait s'appliquer aux constructeurs de camionnettes légères, dérivées de voitures, tandis que pour les constructeurs de véhicules relevant des segments plus lourds, une pente plus élevée et fixe devrait être adoptée pour l'ensemble de la période cible.

↓ 443/2009 considérant 13  
(adapté)  
⇒ nouveau

- (22) Le présent règlement a pour but d'inciter 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 ⇐ ~~prendre en compte~~ les évolutions technologiques à venir. ~~Le développement de technologies de propulsion innovantes devrait être particulièrement encouragé, étant donné qu'elles génèrent des émissions sensiblement moins importantes que les voitures particulières traditionnelles, ce qui promeut la compétitivité à long terme de l'industrie européenne et la création d'emplois de qualité. La Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, en prenant en considération les impacts techniques et économiques d'une telle inclusion.~~ ⇒ L'expérience montre que les éco-innovations ont contribué avec succès au bon rapport coût-efficacité des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, ainsi qu'à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> 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. ⇐

↓ 510/2011 considérant 12  
(adapté)

~~La 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 CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (24) requiert déjà que la documentation promotionnelle des voitures fournisse aux utilisateurs finals les données officielles relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant. La Commission a, dans sa recommandation 2003/217/CE du 26~~

<sup>30</sup> JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.

~~mars 2003 concernant l'application à d'autres médias des dispositions de la directive 1999/94/CE relatives à la documentation promotionnelle<sup>(31)</sup>, interprété cette disposition comme s'appliquant aussi aux publicités. Le champ d'application de la directive 1999/94/CE devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires légers, de sorte que les publicités pour tout véhicule utilitaire léger devraient fournir aux utilisateurs finals les données officielles relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant du véhicule dès lors que sont données des informations en matière d'énergie ou de prix, au plus tard pour 2014.~~

---

↓ nouveau

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

---

↓ 443/2009 considérant 14

~~Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être introduits sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le présent règlement vise à accélérer et à faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de la Communauté de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.~~

---

↓ 443/2009 considérant 15  
(adapté)

~~L'utilisation de certains carburants de substitution peut offrir des réductions de CO<sub>2</sub> importantes selon une approche «du puits à la roue». Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de la Communauté, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.~~

---

↓ 510/2011 considérant 15

~~Le 1<sup>er</sup> janvier 2012 au plus tard, et afin d'améliorer la collecte de données sur la consommation de carburant ainsi que la mesure de cette consommation, la Commission~~

---

<sup>31</sup> JO L 82 du 29.3.2003, p. 33.

~~devrait étudier s'il y a lieu de modifier la législation applicable de manière à inclure une obligation, pour les constructeurs qui sollicitent la réception par type de véhicules de catégorie N1, tels que définis à l'annexe II de la 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<sup>(32)</sup> d'équiper chaque véhicule d'un compteur de la consommation de carburant.~~

↓ 443/2009 considérant 16

~~Afin de garantir la cohérence avec l'approche adoptée dans le cadre de la stratégie de la Commission en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, notamment en ce qui concerne les engagements volontaires pris par les associations de constructeurs, il importe d'appliquer l'objectif fixé aux voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté pour la première fois et n'ayant pas été immatriculées auparavant en dehors de la Communauté (sauf pour une période limitée, afin d'éviter les abus).~~

↓ 510/2011 considérant 16

~~Afin de garantir la cohérence avec le règlement (CE) n° 443/2009 et d'éviter les abus, il y a lieu d'appliquer l'objectif aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'Union, sauf pour une période limitée.~~

↓ 510/2011 considérant 17

(24) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que l'entité qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.

↓ 443/2009 considérant 18

(25) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement. ~~Les véhicules classés dans la catégorie M1 avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui sont spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et répondant à la définition du véhicule à usage spécial figurant à l'annexe II de la directive 2007/46/CE devraient également être exclus du~~

<sup>32</sup>

~~JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.~~

~~champ d'application du présent règlement conformément à la politique communautaire visant à aider les personnes handicapées.~~

---

↓ 510/2011 considérant 18  
(adapté)

~~Il convient que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO<sub>2</sub> pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2014 et 2017, afin de faciliter la transition. Cela est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.~~

---

↓ 443/2009 considérant 19  
(adapté)

~~Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de voitures neuves plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> pour chaque voiture. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes pour toutes les voitures neuves immatriculées dans la Communauté sous leur responsabilité ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2012 et 2015, afin de faciliter la transition.~~

---

↓ 510/2011 considérant 19  
(adapté)

~~Afin de garantir que les objectifs fixés reflètent les particularités des petits constructeurs et des constructeurs spécialisés et soient compatibles avec leur potentiel de réduction des émissions, il convient de définir d'autres objectifs de réduction des émissions pour ces constructeurs, en tenant compte des potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné en termes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, ainsi que des caractéristiques des segments du marché concernés. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.~~

---

↓ 443/2009 (adapté) ⇒ nouveau	considérant	20
-------------------------------------	-------------	----

~~(26)~~ Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir ⇒ la possibilité de demander ⇐ d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés. ~~Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.~~

---

↓ 333/2014 (adapté) ⇒ nouveau	considérant	7
-------------------------------------	-------------	---

~~(27)~~ Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les plus petits constructeurs du respect des objectifs d'émissions spécifiques définis selon l'utilité du véhicule, de la charge administrative importante liée à la procédure de dérogation et des avantages marginaux en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules vendus par lesdits constructeurs, les constructeurs qui représentent moins de 1 000 voitures particulières neuves ☒ et véhicules utilitaires légers neufs ☒ immatriculés dans l'Union par an devraient être exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires. ⇒ Toutefois, lorsqu'un constructeur qui est couvert par une exemption demande néanmoins et obtient une dérogation, il est approprié que ce constructeur soit tenu de respecter l'objectif indiqué dans cette dérogation. ⇐ ~~Afin de garantir dès le stade le plus précoce la sécurité juridique de ces constructeurs, il est essentiel que cette dérogation s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.~~

---

↓ 333/2014 (adapté) ⇒ nouveau	considérant	9
-------------------------------------	-------------	---

~~(28)~~ ~~Il convient de maintenir au-delà de 2020~~ La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés ⇒ de dérogations à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km à l'échelle du parc ⇐. ~~Pour garantir~~ garantit que l'effort de réduction requis des constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs ⇒ par rapport à cet objectif ⇐. ~~Il importe toutefois qu'un objectif inférieur de 45 % aux émissions spécifiques moyennes des constructeurs spécialisés en 2007 s'applique à partir de 2020.~~ ⇒ Cependant, l'expérience montre que les constructeurs spécialisés ont le même potentiel que les grands constructeurs pour atteindre les objectifs en matière de CO<sub>2</sub> et, en ce qui concerne les objectifs fixés à partir de 2025, il n'est pas jugé approprié de faire la distinction entre ces deux catégories de constructeurs. ⇐

---

↓ 510/2011 considérant 20

~~La stratégie de l'Union de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif de l'Union de 120 g de CO<sub>2</sub>/km d'ici à 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions d'émissions futures. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir à l'industrie une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme pour 2020.~~

---

↓ 443/2009 considérant 21  
(adapté)

~~Les constructeurs spécialisés devraient être autorisés à bénéficier d'un objectif alternatif inférieur de 25 % au niveau moyen de leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> en 2007. Faute d'information sur le niveau moyen des émissions spécifiques d'un constructeur pour l'année 2007, il convient de fixer un objectif équivalent. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.~~

---

↓ 443/2009 considérant 22  
(adapté)

- (29) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les nouvelles voitures neuves ☒ et tous les véhicules utilitaires légers neufs ☒ enregistrés dans la Communauté ☒ immatriculés dans l'Union ☒ dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures ☒ et tous les véhicules utilitaires légers ☒ devraient être prises en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques. Bien que le règlement (CE) n° 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières ☒ et aux véhicules utilitaires légers ☒ ayant une masse de référence de plus de 2 610 kg et auxquelles la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément à la même procédure de mesure que celle spécifiée pour les ~~voitures particulières~~ ☒ véhicules légers ☒ dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>33</sup> ☒, dans le règlement (UE) 2017/1151 et dans les règlements d'exécution (UE) 217/1152<sup>34</sup> et (UE) 2017/1153<sup>35</sup> de la

---

<sup>33</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

<sup>34</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

<sup>35</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la

Commission . Les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.

---

↓ 510/2011 considérant 22  
(adapté)

- (30) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules  utilitaires légers  complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.
- 

↓ 510/2011 considérant 23

~~Afin d'assurer la représentativité des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de rendement énergétique des véhicules complétés, la Commission devrait élaborer une procédure spécifique et envisager, lorsque cela s'avère approprié, de revoir la législation relative à la réception par type des véhicules.~~

---

↓ nouveau

- (31) Il convient de prendre en considération la situation spécifique des constructeurs de véhicules utilitaires légers qui produisent des véhicules incomplets dont la réception par type se fait en plusieurs étapes. Même si ces constructeurs sont responsables de la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, ils devraient avoir la possibilité de prédire, avec une certitude raisonnable, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés. La Commission devrait assurer que ces besoins soient reflétés de façon appropriée dans le règlement (UE) 2017/1151.
- 

↓ 443/2009 considérant 23  
(adapté)

- (32) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais sont reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs  d'émissions spécifiques  pour le groupement.
- 

↓ nouveau

- (33) La possibilité pour les constructeurs de constituer des groupements s'est avérée être une manière rentable d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, facilitant
- 

procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).

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.

↓ 443/2009 considérant 24

- (34) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus ~~par le~~ ~~actuel~~ présent règlement.

↓ nouveau

- (35) Il est également essentiel, pour atteindre les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> requises au titre du présent règlement, que les émissions des véhicules en cours d'utilisation soient conformes aux valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> déterminées lors de la réception par type. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur, toute non-conformité systémique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en cours d'utilisation.
- (36) Afin d'être en position de prendre de telles mesures, la Commission devrait être habilitée à préparer et à appliquer une procédure pour vérifier la conformité en service des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers mis sur le marché. Le règlement (CE) n° 715/2007 devrait être modifié à cette fin.

↓ 443/2009 considérant 25  
(adapté)  
⇒ nouveau

- (37) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves ☒ et des véhicules utilitaires légers neufs ☒ sont mesurées sur une base harmonisée dans ~~la~~ ~~Communauté~~ ☒ l'Union ☒, conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves ☒ et de véhicules utilitaires légers neufs ☒ dans ~~la~~ ~~Communauté~~ ☒ 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. ⇐

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	26
------------------------	-------------	----

~~En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve, et les États membres n'autorisent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve que si elle est accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière et ne soient fondées que sur cette seule référence. Si les États membres, pour des raisons justifiées, n'utilisent pas le certificat de conformité pour compléter le processus d'immatriculation et de mise en service d'une voiture particulière neuve, ils devraient prendre les mesures nécessaires afin de garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. Il devrait y avoir une base de données communautaire concernant les certificats de conformité. Celle-ci devrait être utilisée comme la seule référence pour permettre aux États membres de conserver plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)	considérant	27
------------------------	-------------	----

(38) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus ~~au~~ dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, ~~et ce à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. La prime imposée au constructeur devrait être ajustée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009.~~ Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

---

↓ 510/2011	considérant	28
------------	-------------	----

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

---

↓ 510/2011	considérant	29
------------	-------------	----

(40) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation de l'Union en matière de concurrence.

---

↓ 443/2009 considérant 30  
(adapté)

~~La Commission devrait envisager de nouvelles modalités permettant d'atteindre l'objectif à long terme, en particulier la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.~~

---

↓ 510/2011 considérant 31

~~La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors d'étudier la possibilité d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>36</sup>) en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.~~

---

↓ 443/2009 considérant 31  
(adapté)

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>37</sup>.~~

---

↓ nouveau

(41) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans la réalité est fortement dépendante de la représentativité de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis du mécanisme de consultation scientifique (SAM)<sup>38</sup> et la recommandation du Parlement européen, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile<sup>39</sup>, un mécanisme devrait être mis en place pour évaluer la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151. La Commission devrait être habilitée à assurer la disponibilité publique de ces données et, au besoin, à élaborer les procédures nécessaires pour identifier et collecter les données requises pour effectuer de telles évaluations.

---

<sup>36</sup> JOL 57 du 2.3.1992, p. 27.

<sup>37</sup> JOL 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>38</sup> Avis scientifique 1/2016 du Groupe de conseillers scientifiques à haut niveau «Comblent l'écart entre les émissions réelles de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire».

<sup>39</sup> Recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2016/2908(RSP)).

(42) En 2024, il est prévu d'examiner les progrès accomplis dans le cadre [du règlement sur la répartition de l'effort et de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission]. Il est donc approprié d'évaluer l'efficacité du présent règlement la même année, afin de permettre une évaluation coordonnée et cohérente des mesures mises en œuvre au titre de tous ces instruments.

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

↓ 333/2014 considérant 15  
(adapté)

(44) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du  présent  règlement ~~(CE) n° 443/2009~~, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. ~~Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>40</sup>.~~

↓ nouveau

(45) Les compétences d'exécution relatives à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphes 7 et 8, à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 12, paragraphe 3 et à l'article 14, paragraphe 3, devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>41</sup>.

↓ 443/2009 considérant 32  
(adapté)

~~Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, à mettre en place des méthodes de perception des primes sur les émissions excédentaires, à adopter des modalités d'application concernant la dérogation relative à certains constructeurs, et à adapter l'annexe I de façon à tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté et à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.~~

<sup>40</sup> ~~Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).~~

<sup>41</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

---

↓ 333/2014 (adapté) ⇒ nouveau	considérant	16
-------------------------------------	-------------	----

- (46) ⇒ En vue de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, ⇔ Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de lui permettre de modifier ~~l'annexe~~ les annexes II ☒ et III ☒ ~~du règlement (CE) n° 443/2009~~ en ce qui concerne les exigences en matière de données et les paramètres de données, de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques, au contenu des demandes de dérogation ~~et au~~ ainsi qu'au contenu et à l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, ou d'ajuster ~~les~~ valeurs de M<sub>0</sub> ⇒ et de TM<sub>0</sub> ⇐ visés à l'~~annexe I du règlement (CE) n° 443/2009~~ ☒ article 13 ☒, ⇒ le plafond de 7 g de CO<sub>2</sub>/km visé à l'article 11 ☒ et les formules de l'annexe I visées à l'article 14, paragraphe 3 ☒ ~~à la masse moyenne des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes et d'adapter les formules de l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009~~. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, ☒ et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>42</sup> ☒. ~~Lorsqu'elle prépare et élabore~~ ☒ En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation ☒ des actes délégués, ~~la Commission devrait veiller à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil~~ ☒ le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués ☒.

---

↓ 443/2009 (adapté)	considérant	33
------------------------	-------------	----

~~Dans un souci de simplification et de clarté juridique, il convient d'abroger la décision n° 1753/2000/CE.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)	considérant	34
------------------------	-------------	----

- (47) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour ☒ les voitures particulières neuves et ☒ les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé 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

---

<sup>42</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

↓ 443/2009 (adapté)

*Article premier*

### Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves  $\boxtimes$  et pour les véhicules utilitaires légers neufs  $\boxtimes$ , afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, ~~et d'atteindre l'objectif global de la Communauté européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO<sub>2</sub>/km pour le parc de voitures neuves. Le présent règlement fixe à 130 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.~~

↓ 510/2011 (adapté)

*Article premier*

### Objet et objectifs

1. ~~Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le présent règlement fixe à 175 g de CO<sub>2</sub>/km le niveau moyen d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers neufs, qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des véhicules, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.~~

↓ 333/2014 Art. 1<sup>er</sup>, point 1 (adapté)

~~Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre de niveau moyen d'émissions mesuré conformément au règlement (CE) n° 715/2007, à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.~~

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 1 (adapté)  
⇒ nouveau

2. ~~Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à À~~ partir de ⇒ du 1<sup>er</sup> janvier ⇐ 2020, le présent règlement fixe un objectif ⇒ à l'échelle du parc de l'UE ⇐ de  $\boxtimes$  95 g de CO<sub>2</sub>/km

pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union et un objectif à l'échelle du parc de l'UE de 147 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, mesurés, jusqu'au 31 décembre 2020, comme prévu dans le conformément au règlement (CE) n° 692/2008 et aux règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153, et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, conformément au règlement (UE) 2017/1151 et ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

↓ 443/2009 (adapté)  
⇒ nouveau

3. Le présent règlement sera complété, jusqu'au 31 décembre 2024, par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée de l'Union mentionnée dans la communication de 2007 de la Commission au Conseil et au Parlement européen<sup>43</sup>, une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km.

↓ nouveau

4. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'UE sont applicables:

- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 15 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie A de l'annexe I;
- b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 15 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.1 de la partie B de l'annexe I.

5. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, les objectifs suivants sont applicables:

- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 30 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminés conformément au point 6.1.2 de la partie A de l'annexe I;
- b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'UE égal à une réduction de 30 % de la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de 2021, déterminé conformément au point 6.1.2 de la partie B de l'annexe I.

<sup>43</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 7 février 2007 – Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers (COM(2007)19 final).

---

↓ 443/2009 (adapté)

*Article 2*

**Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur ~~☒~~ suivants: ~~☒ de~~
  - a) véhicules de catégorie M<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE («voitures particulières»), ~~et~~ qui sont immatriculés dans ~~☒~~ l'Union ~~☒ la Communauté~~ pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de ~~la Communauté~~ ~~☒~~ l'Union ~~☒~~ («voitures particulières neuves»);
- ~~2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins de trois mois avant l'immatriculation dans la Communauté.~~
- ~~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.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 2 (adapté)

- ~~4. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, l'article 4, l'article 8, paragraphe 4, points b) et c), l'article 9 et l'article 10, 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 immatriculées dans l'Union au cours de l'année civile écoulée.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)

*Article 2*

**Champ d'application**

- ~~1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur~~ b) véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg<sub>r</sub> et ~~aux~~ véhicules de catégorie N<sub>1</sub> auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (~~et 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 (~~et après dénommés~~ «véhicules utilitaires légers neufs»).
2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 2  
(adapté)  
⇒ nouveau

4. L'article 4, l'article ~~87~~, paragraphe 4, points b) et c), l'article ~~98~~ et l'article ~~940~~, 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 ⇐.

↓ 443/2009 (adapté)

### ~~Article 3~~

#### ~~Définitions~~

~~1. Aux fins du présent règlement, on entend par:~~

- ~~a) «émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières neuves qu'il produit;~~
- ~~b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;~~
- ~~c) «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;~~
- ~~d) «masse»: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie au point 2.6 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;~~
- ~~e) «empreinte au sol»: le produit de la voie multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE;~~
- ~~g) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées conformément à l'annexe I pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 11, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation.~~

~~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:~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 3  
(adapté)

- ~~de plus de la moitié des droits de vote, ou~~

---

↓ 443/2009 (adapté)

- ~~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;~~
- ~~du droit de gérer les affaires de l'entreprise;~~
- b) ~~des entreprises qui disposent directement ou indirectement, au sein du constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);~~
- e) ~~des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose directement ou indirectement des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);~~
- d) ~~des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou e), ou deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);~~
- e) ~~des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)  
⇒ nouveau

### Article 3

#### Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> »: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de ☒ toutes les voitures particulières neuves ou de ☒ tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'il produit;
- b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;
- c) «véhicule complété»: un véhicule ☒ utilitaire léger ☒ dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type 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 ⇐»: la masse ~~du véhicule~~ ☒ de la voiture particulière ou du véhicule utilitaire léger ☒ carrossé(e) en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;

~~h) «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule complet ou complété;~~

↓ 443/2009 (adapté)  
⇒ nouveau

~~h)~~ «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture particulière ☒ ou d'un véhicule utilitaire léger ☒ mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 ☒ et à ses règlements d'exécution ☒ et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité ☒ du véhicule ☒ . Pour les voitures particulières ⇒ ou les véhicules utilitaires légers ⇐ non réceptionnées conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la méthode prévue pour les voitures particulières dans le règlement (CE) n° 692/2008 ⇒ jusqu'au 31 décembre 2020 et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans le règlement (UE) 2017/1151, ⇐ ou selon les ~~conformément aux~~ méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO<sub>2</sub> de ces ~~voitures particulières~~ ☒ véhicules ☒;

↓ 510/2011  
⇒ nouveau

- ~~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;
- ~~ii)~~ «objectif d'émissions spécifiques»: ~~la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> autorisées~~ ⇒ l'objectif annuel d'un constructeur déterminé ⇐ conformément à l'annexe I ~~pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit~~ ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article ~~11.10~~, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;

---

↓ nouveau

k) «objectif à l'échelle du parc de l'UE»: les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs à atteindre au cours d'une période donnée;

l) «masse d'essai»: la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée sur le certificat de conformité et telle qu'elle est définie au point 3.2.25 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;

m) «véhicules à émission nulle et à faibles émissions»: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement de zéro à 50 g de CO<sub>2</sub>/km, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.

---

↓ 510/2011

~~l)~~ 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 énumérés au point a);

c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose directement ou indirectement des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);

d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);

e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

#### *Article 4*

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

↓ nouveau

1. Le constructeur veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques suivants:

a) pour l'année civile 2020, l'objectif spécifique d'émissions spécifiques déterminé conformément aux points 1 et 2 de la partie A de l'annexe I dans le cas des voitures particulières, ou aux points 1 et 2 de la partie B de l'annexe I dans le cas des véhicules utilitaires légers ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation;

↓ 510/2011 (adapté)

⇒ nouveau

~~b) Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2014 et pour~~ chaque année civile ~~suivante~~ ⇒ de 2021 à 2024 ⇐, ~~chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas~~ l'objectif d'émissions spécifiques ~~déterminé~~ défini conformément à aux points 3 et 4 de la partie A ou B de l'annexe I ☒ selon le cas ☒ ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article ~~10~~, conformément à cette dérogation et au point 5 de la partie A ou B de l'annexe I.

↓ nouveau

c) pour chaque année civile à partir de 2025, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément au point 6.3 de la partie A ou B de l'annexe I.

↓ 510/2011 (adapté)

⇒ nouveau

☒ 2. Dans le cas des véhicules utilitaires légers, ☒ ~~lorsque~~ lorsque les données relatives aux émissions spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>.

~~Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:~~

- ~~– 70 % en 2014,~~
- ~~– 75 % en 2015,~~
- ~~– 80 % en 2016,~~
- ~~– 100 % à partir de 2017.~~

---

↓ 443/2009 (adapté)

~~Article 4~~

~~Objectifs en matière d'émissions spécifiques~~

~~Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 11, conformément à cette dérogation.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 4 (adapté)

3. Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- ~~– 65 % en 2012,~~
- ~~– 75 % en 2013,~~
- ~~– 80 % en 2014,~~
- ~~– 100 % de 2015 à 2019,~~
- 95 % en 2020;
- 100 % à partir de la fin de 2020  à partir de 2021 .

---

↓ 443/2009 (adapté)

~~Article 5~~

~~Bonifications~~

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

- ~~– 3,5 voitures en 2012,~~
- ~~– 3,5 voitures en 2013,~~
- ~~– 2,5 voitures en 2014,~~
- ~~– 1,5 voiture en 2015,~~
- ~~– 1 voiture à partir de 2016.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)

~~Article 5~~

~~Bonifications~~

~~Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km compte pour:~~

~~3,5 véhicules utilitaires légers en 2014,~~

~~3,5 véhicules utilitaires légers en 2015,~~

~~2,5 véhicules utilitaires légers en 2016,~~

~~1,5 véhicule utilitaire léger en 2017,~~

~~1 véhicule utilitaire léger à partir de 2018.~~

~~Pendant la durée du régime de bonifications, le nombre maximal de véhicules utilitaires légers neufs, dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km, à prendre en compte pour l'application des facteurs de multiplication visés au premier alinéa ne dépasse pas 25 000 véhicules utilitaires légers par constructeur.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 5  
⇒ nouveau

Article 5**bis**

**Bonifications relatives à l'objectif de 95 grammes de CO<sub>2</sub>/km par kilomètre**

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 grammes de CO<sub>2</sub>/km par kilomètre 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 grammes de CO<sub>2</sub>/km par kilomètre par constructeur au cours de cette période ⇒ et sous réserve de l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153 ⇐ .

*Article 6*

**Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution**

~~Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % d'éthanol («E85») conforme à la législation communautaire applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire pertinente.~~

---

*Article 6*

**Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules utilitaires légers à carburant alternatif**

~~Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule utilitaire léger conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % de bioéthanol («E85») conforme à la législation pertinente de l'Union ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule utilitaire léger est immatriculé offrent ce type de carburant alternatif conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation pertinente de l'Union.~~

*Article 7 6*

**Groupement**

1. ~~Les constructeurs de véhicules utilitaires légers neufs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11 10, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.~~
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit être conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:
  - a) les constructeurs participant au groupement;
  - b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes

sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9 8;

c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b) = 3;

---

↓ nouveau

d) la catégorie des véhicules immatriculés comme M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> pour laquelle le groupement s'applique.

---

↓ 510/2011

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 9 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 ~~de~~ 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 9 8, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.
5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent, en particulier, à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:
  - a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>;
  - b) l'objectif d'émissions spécifiques;
  - c) le nombre total de véhicules immatriculés.
6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 9 7, paragraphe 4.

---

↓ nouveau

8. La Commission peut spécifier, par voie d'actes d'exécution adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2, les conditions détaillées qui s'appliquent à un arrangement de groupement conclu conformément au paragraphe 5.

---

↓ 443/2009 (adapté)

### ~~Article 7~~

#### ~~Groupement~~

~~1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.~~

~~2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit par ailleurs être conclu au plus tard le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:~~

- ~~a) les constructeurs participant au groupement;~~
- ~~b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9;~~
- ~~c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b).~~

~~3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas aux exigences de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, 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 le changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre aux exigences de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, 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 dispositions des articles 81 et 82 du traité 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 communautaire en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent en particulier à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:~~

- ~~a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>;~~

- ~~b) l'objectif d'émissions spécifiques;~~
- ~~e) le nombre total de véhicules immatriculés.~~

~~6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.~~

~~7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur en ce qui concerne le 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, seront enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 8, paragraphe 4.~~

## Article 8

### *Surveillance et communication des émissions moyennes*

1. Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les États membres recueillent des informations ~~les données~~ relatives à chaque voiture particulière neuve  et à chaque véhicule utilitaire léger neuf  immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions ~~de la partie A des parties A des annexes II~~  et III . Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.
2. Au plus tard le 28 février de chaque année ~~à partir de 2011~~, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées ~~à l'annexe II, partie B,~~ dans les parties A des annexes II  et III  pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué ~~à~~ 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 ~~à partir de 2011~~, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:
  - a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;
  - b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
  - c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

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

Le registre est mis à la disposition du public.

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

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

~~6. Lorsque, sur la base des calculs visés au paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2010 ou 2011, les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur durant l'année ont dépassé son objectif d'émissions spécifiques pour l'année en question, elle le notifie au constructeur.~~

↓ 443/2009 (adapté)

- ~~7. 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, au plus tard le 8 décembre 2009. La Commission en informe par la suite le Parlement européen et le Conseil.~~

↓ 510/2011 (adapté)

~~8. Dans chaque État membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.~~

↓ nouveau

Les autorités compétentes veillent à l'exactitude et à l'exhaustivité des données transmises à la Commission et désignent une personne 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.

↓ 443/2009 (adapté)

~~8. Pour chaque année civile pendant laquelle l'article 6 s'applique, les États membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85 visés audit article.~~

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 6 (adapté)

- ~~9. 7. La Commission adopte des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre du présent article~~ des paragraphes 1 à 7 et à l'application de l'annexe II au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution

sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ~~14~~, ~~paragraphe 2~~ 15, paragraphe 2.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ~~14 bis~~ 16 en vue de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés à l'annexe II ~~(X)~~ et à l'annexe III ~~(X)~~.

↓ nouveau

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

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

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

↓ 510/2011 (adapté)

#### ~~Article 8~~

#### ~~Surveillance et communication des émissions moyennes~~

~~1. Pour l'année civile commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire, conformément à l'annexe II, partie A. 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.~~

~~2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2013, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.~~

~~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 ce registre est mis à la disposition du public. Au plus tard le 30 juin 2013 et chaque année suivante, la Commission calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:~~

- ~~a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;~~

- b) ~~l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;~~  
e) ~~l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.~~

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

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

~~6. 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.~~

~~7. Lorsque, sur la base des calculs réalisés en application du paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2012 et 2013, les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, elle le notifie au constructeur.~~

~~8. Dans chaque État membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.~~

~~9. La Commission adopte les règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.~~

~~Afin de tenir compte de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement, la Commission peut modifier l'annexe II, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.~~

~~10.~~ Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

↓ 510/2011 (adapté)  
⇒ nouveau

## Article 98

### Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2014 et pour chaque année civile suivante, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.
2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon les formules suivantes:

- ~~a) de 2014 à 2018:~~
- ~~i) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO<sub>2</sub>/km:~~  
~~[(émissions excédentaires – 3 g de CO<sub>2</sub>/km) × 95 EUR + 45 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;~~
- ~~ii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 2 g de CO<sub>2</sub>/km, mais ne dépassant pas 3 g de CO<sub>2</sub>/km:~~  
~~[(émissions excédentaires – 2 g de CO<sub>2</sub>/km) × 25 EUR + 20 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;~~
- ~~iii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 1 g de CO<sub>2</sub>/km, mais ne dépassant pas 2 g de CO<sub>2</sub>/km:~~  
~~[(émissions excédentaires – 1 g de CO<sub>2</sub>/km) × 15 EUR + 5 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;~~
- ~~iv) en cas d'émissions excédentaires ne dépassant pas 1 g de CO<sub>2</sub>/km:~~  
~~(émissions excédentaires × 5 EUR) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;~~
- ~~b) à compter de 2019:~~

~~(émissions excédentaires × 95 EUR) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs~~  ~~nouvellement immatriculés~~ .

Aux fins du présent article, on entend par:

- «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article ~~12~~ 11, et
- «nombre de véhicules utilitaires légers neufs  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 adopte des modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.~~

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

↓ 443/2009 (adapté)

#### ~~Article 9~~

#### ~~Prime sur les émissions excédentaires~~

~~1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.~~

~~2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon les formules suivantes:~~

~~a) à partir de 2012 jusqu'en 2018:~~

~~i) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 3 g de CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$~~

~~ii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 2 g de CO<sub>2</sub>/km mais de moins de 3 g de CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$~~

~~iii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 1 g de CO<sub>2</sub>/km mais de moins de 2 g de CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$$[(\text{émissions excédentaires} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$~~

~~iv) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de moins de 1 g de CO<sub>2</sub>/km:~~

~~$$(\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$~~

~~b) à partir de 2019:~~

~~$$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$$~~

~~Aux fins du présent article, on entend par «émissions excédentaires», déterminées comme indiqué à l'article 4, le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> liées à des technologies innovantes approuvées, et par «nombre de voitures particulières neuves», le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 7

3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ~~14, paragraphe 2~~ 15, paragraphe 2.
- 

↓ 443/2009 (adapté)

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

~~Article 10~~

**Publication des performances des constructeurs**

~~1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année à partir de 2011, la Commission publie une liste indiquant, pour chaque constructeur:~~

- ~~a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;~~
- ~~b) ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;~~
- ~~c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;~~
- ~~d) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente; et~~
- ~~(e) la masse moyenne de toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.~~

~~2. À compter du 31 octobre 2013, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.~~

---

↓ 510/2011 (adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~10~~ 9

**Publication des performances des constructeurs**

1. Au plus tard le 31 octobre ~~2013~~ et le 31 octobre de chaque année ~~suivante~~, la Commission publie  , au moyen d'actes d'exécution,  une liste indiquant ~~pour chaque constructeur:~~

- a)  pour chaque constructeur,  son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
- b)  pour chaque constructeur,  ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;

- c) l'écart entre ~~ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>~~ les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
- d) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente;
- e) la masse moyenne en ordre de marche de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente jusqu'au 31 décembre 2020 ;

↓ nouveau

- 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.

↓ 510/2011 (adapté)

2. ~~À compter du 31 octobre 2015,~~ la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

↓ nouveau

3. La liste visée au paragraphe 1 indique, pour la publication au 31 octobre 2022 au plus tard:
- a) les objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030 visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 4 et 5, calculés par la Commission conformément aux points 6.1.1 et 6.1.2 des parties A et B de l'annexe I;
- b) les valeurs pour  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  et  $a_{2030}$  calculées par la Commission conformément au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I.

↓ 510/2011 (adapté)

⇒ nouveau

#### Article ~~11~~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 CO<sub>2</sub>;
- d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de ☒ voiture particulière ou de ☒ véhicule utilitaire léger construit.
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de 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. Un 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.~~
- ~~5. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 4 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<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante et en informe le constructeur.~~
- ~~6. Si le constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission lui impose la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9.~~
- ~~7. La Commission adopte des règles visant à compléter les paragraphes 1 à 6 du présent article, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.~~
- ~~8. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 4, les révocations visées au paragraphe 5 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 6, ainsi que les actes adoptés en vertu du paragraphe 7, sont rendus accessibles au public, sous réserve du règlement (CE)~~

↓ 443/2009 (adapté)  
⇒ nouveau

## ~~Article 11~~

### **Dérogations pour certains constructeurs**

~~1. Tout 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 immatriculées dans la Communauté par année civile et:~~

- ~~a) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés;~~
- ~~b) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; ou~~
- ~~e) qu'il 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 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 la personne qui le représente;~~
- ~~b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;~~
- ~~e) les informations relatives aux voitures particulières qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>;~~
- ~~d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué.~~

~~3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué.~~

4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I<sup>⇒</sup>, partie A, points 1 à 4, <sup>⇐</sup> 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 ~~la Communauté~~ l'Union <sup>⇐</sup> par année civile.

<sup>44</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

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;

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 8 b)  
(adapté)

~~b) si la demande concerne l'annexe I, points 1 a) et b), un objectif qui correspond à une réduction de 25 % des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 25 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de ces entreprises en 2007;~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 8 c)

~~(eb) si la demande concerne l'annexe I, point 1 c),~~ un objectif qui correspond à une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 45 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de ces entreprises en 2007.

---

↓ 443/2009

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

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

5. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.
6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.
7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9 8.

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 8 d)

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ~~14 bis~~16 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 CO<sub>2</sub>.
- 

↓ 443/2009 (adapté)

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil ~~du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission~~<sup>45</sup>.

*Article ~~12~~11*

### Éco-innovations

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup> point 9 a)  
⇒ nouveau

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes («ensemble technologique innovant») est examinée.
- Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.
- La contribution totale de ces technologies à la réduction ~~de l'objectif d'émissions spécifiques~~ ⇒ des émissions spécifiques moyennes ⇐ d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.
- 

↓ nouveau

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

---

<sup>45</sup> ~~Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43)~~

---

↓ 443/2009 (adapté)  
→<sub>1</sub> 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 9 b)  
⇒ nouveau

2. →<sub>1</sub> La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ~~14~~ 15, paragraphe 2, du présent règlement. ← 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 CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
  - b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;
  - c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO<sub>2</sub> selon le cycle d'essai normalisé;
  - d) ~~ou~~  les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes  par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO<sub>2</sub>/km visée à l'article 1<sup>er</sup> ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation ~~communautaire~~  de l'Union . ⇒ Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025, ce critère ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation. ←

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 9 c)

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

---

↓ 443/2009

4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

---

↓ 510/2011 (adapté)

~~Article 12~~

~~Éco-innovations~~

---

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 4 a)  
(adapté)

~~1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est envisagée.~~

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

---

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 4 b)  
(adapté)

~~2. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1 au plus tard le 31 décembre 2012. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement. Ces dispositions détaillées sont conformes aux dispositions établies en vertu de l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 443/2009 et reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:~~

---

↓ 510/2011 (adapté)

~~a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant des technologies innovantes;~~

~~b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;~~

~~e) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO<sub>2</sub> selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO<sub>2</sub>/km visée à l'article 1er du règlement (CE) n° 443/2009 ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union.~~

~~3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification établi par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante déjà approuvée, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.~~

~~4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.~~

---

↓ nouveau

Article 12

**Émissions de CO<sub>2</sub> et consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles**

1. La Commission surveille et évalue la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151. Elle veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.
2. À cette fin, la Commission assure la disponibilité, auprès des constructeurs ou des autorités nationales, selon le cas, de données à caractère non personnel robustes sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.
3. La Commission peut adopter les mesures prévues par le présent article au moyen d'actes d'exécution conformément à la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

---

↓ 443/2009 (adapté)

Article 13

~~Évaluation et rapports~~ ☒ Ajustement de M<sub>0</sub> et TM<sub>0</sub> ☒

- ~~1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers.~~

---

↓ nouveau

1. Les valeurs de M<sub>0</sub> et TM<sub>0</sub> visées dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées comme suit:

---

↓ 443/2009 (adapté)  
⇒ nouveau

- ~~2.~~
  - ~~a) Au plus tard le 31 octobre 2014~~ ☒ 2020 ☒, et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M<sub>0</sub> qui y est visée, ☒ figurant aux points 1 à 5 de la partie A de l'annexe I est ajustée ☒ à la masse moyenne ⇒ en ordre de marche ⇐ des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes ⇒ 2017, 2018 et 2019. Cette nouvelle valeur de M<sub>0</sub> est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024; ⇐

---

↓ nouveau

b) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur de  $M_0$  figurant aux points 1 à 5 de la partie B de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche des véhicules utilitaires légers neufs au cours des trois années civiles précédentes 2019, 2020 et 2021. Cette nouvelle valeur de  $M_0$  est applicable en 2024;

c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de  $TM_0$  pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs en 2021;

d) au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, les valeurs de  $TM_0$  figurant dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées à la masse d'essai moyenne respective des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs respectives de  $TM_0$  sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.

---

↓ 443/2009

~~Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et tous les trois ans par la suite.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 10 a)  
(adapté)

2. La Commission adopte, au moyen d'actes délégués, ~~ces~~ les mesures ☒ visées au paragraphe 1 ☒ en conformité avec l'article ~~16-14 bis~~.

---

↓ 510/2011

Article ~~13~~ 14

## Évaluation et rapports

---

↓ nouveau

1. La Commission soumet, en 2024, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à modifier le règlement. Ce rapport examine, entre autres, la représentativité en conditions d'utilisation réelles des valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions et la

mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant telle que prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup>.

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 5 a)  
(adapté)

~~1. — Au plus tard le 31 décembre 2015, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixées ainsi que les autres aspects du présent règlement afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs pour la période postérieure à 2020. À cet égard, l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'Union, ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport comprend toute proposition appropriée de modification du présent règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction de véhicules utilitaires légers et des secteurs liés. Lorsqu'elle élabore ces propositions, la Commission veille à ce qu'elles soient aussi neutres que possible du point de vue de la concurrence, et durables et équitables du point de vue social.~~

↓ 510/2011 (adapté)

~~2. — La Commission présente, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici à 2014, visant à inclure dans le présent règlement les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.~~

~~3. — D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.~~

~~5. — Au plus tard le 31 octobre 2016 et tous les trois ans par la suite, la Commission modifie l'annexe I, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17, afin d'adapter la valeur de M<sub>0</sub> qui y est visée à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes.~~

~~Ces adaptations prennent effet pour la première fois le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et tous les trois ans par la suite.~~

~~4. — Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établit une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO<sub>2</sub>, du rendement énergétique et de la~~

<sup>46</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> du véhicule complété.

~~6. — La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 443/2009.~~

~~La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen de la directive 2007/46/CE prévu à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009.~~

↓ 443/2009 (adapté)

⇒ nouveau

~~32. À partir de 2012, la Commission prend en compte les évaluations effectuées conformément à l'article 12 et peut, le cas échéant, effectuer une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014, comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007, les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> décrites dans ledit règlement. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> en conditions d'utilisation réelles des voitures et des véhicules utilitaires légers et visant à intégrer les technologies innovantes approuvées visées à l'article 12 dans le cycle d'essai. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.~~

↓ 443/2009 (adapté)

~~4. — D'ici à 2010, la Commission réexamine la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes~~

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 10 c)  
(adapté)

~~5. — Au plus tard le 31 décembre 2015, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixés ainsi que les autres aspects du présent règlement, y compris si un paramètre de l'utilité est encore nécessaire et si la masse ou l'empreinte au sol constitue le paramètre de l'utilité le plus durable, afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> relatifs aux voitures particulières neuves pour la période postérieure à 2020. À cet égard, l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'Union ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport comprend toute proposition appropriée de modification du présent règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction automobile et des secteurs liés. Lorsqu'elle élabore ces propositions, la~~

~~Commission veille à ce qu'elles soient aussi neutres que possible du point de vue de la concurrence, durables et équitables du point de vue social.~~

---

↓ 443/2009 (adapté)

~~6. D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à son utilisation en tant que paramètre de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I.~~

---

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 10 d)  
(adapté)  
⇒ nouveau

~~7.3.~~ La Commission détermine, au moyen d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> visées ~~⇒ ⇐~~ 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 ~~14~~ 15, paragraphe 2, du présent règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ~~14~~ 15 ~~bis~~ 16 en vue d'adapter les formules énoncées à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du premier alinéa, 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.

---

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 5 b)

~~La Commission détermine, au moyen d'un acte d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire de mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> visée dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>47</sup>. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement.~~

~~La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 15 et sous réserve des conditions qui sont fixées aux articles 16 et 17 en vue d'adapter les formules figurant à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du premier alinéa, 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.~~

---

<sup>47</sup> ~~Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).~~

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 11  
(adapté)  
⇒ nouveau

*Article ~~14~~ 15*

**Comité**

1. La Commission est assistée par le comité ~~des changements climatiques~~ ☒ de l'Union de l'énergie ☒ institué par l'[article ~~937~~] de la décision n° 280/2004/CE ☒ [du règlement (UE) [...] ☒] du Parlement européen et du Conseil<sup>48</sup> ⇒<sup>49</sup> ⇐. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

↓ 510/2011 (adapté)

*Article ~~14~~*

**Comité**

~~1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto<sup>51</sup>. 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.~~

<sup>48</sup> ~~Décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1).~~

<sup>49</sup> ~~Règlement (E) n° [...] du Parlement européen et du Conseil sur la gouvernance de l'Union de l'énergie (JO L ... du ...).~~

<sup>50</sup> ~~Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).~~

<sup>51</sup> ~~JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.~~

↓ 253/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 6  
(adapté)

~~2 bis. Lorsque le comité visé au paragraphe 1 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.~~

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 12  
(adapté)  
⇒ nouveau

### Article 14 bis 16

#### Exercice de la délégation

~~1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.~~

21. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 7, ~~8,~~ paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 10~~11~~, paragraphe 8, ⇒ à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa ⇐, à l'article 13, paragraphe 2, ~~troisième alinéa,~~ et à l'article ~~13,~~ paragraphe 714, paragraphe 3, deuxième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de 8 avril 2014 ⇒ pour une période de temps indéterminée à partir du [la date d'entrée en vigueur du présent règlement] ⇐. ~~La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.~~

32. La délégation de pouvoir visée à l'article ~~8,~~ paragraphe 97, paragraphe 7, deuxième alinéa, à l'article ~~11~~10, paragraphe 8, ⇒ à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, ⇐ à l'article 13, paragraphe 2, ~~troisième alinéa,~~ et à l'article ~~13,~~ paragraphe 714, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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.

43. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

54. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7, ~~8,~~ paragraphe 9, deuxième alinéa, de l'article ~~11~~10, paragraphe 8, ⇒ de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, ⇐ de l'article 13, paragraphe 2, ~~troisième alinéa,~~ et de l'article ~~13,~~ paragraphe 714, paragraphe 3, deuxième alinéa, 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.

↓ 510/2011 (adapté)

~~1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 juin 2011. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 16.~~

~~2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.~~

~~3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 16 et 17.~~

#### *Article 16*

#### **Révocation de la délégation**

~~1. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.~~

~~2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.~~

~~3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

#### *Article 17*

#### **Objections aux actes délégués**

~~1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.~~

~~Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.~~

~~2. Si, à l'expiration du délai visé au paragraphe 1, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date qu'il indique.~~

~~L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.~~

~~3. — Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard de l'acte délégué dans le délai visé au paragraphe 1, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.~~

↓ 333/2014 art. 1<sup>er</sup>, point 12  
(adapté)

#### ~~Article 14 bis~~

#### **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 les actes délégués visés à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 8, à l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et à l'article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de 8 avril 2014. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.~~

~~3. — La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 8, à l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et à l'article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa, 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. — Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.~~

~~5. — Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, de l'article 11, paragraphe 8, de l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et de l'article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa, 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.~~

---

↓ nouveau

*Article 17*

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

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

«Article 11 bis

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

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

---

↓ 443/2009 (adapté)

*Article ~~15~~ 18*

**Abrogation**

~~La décision n° 1753/2000/CE est abrogée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2010.~~

~~Toutefois, les articles 4, 9 et 10 de cette décision continuent à s'appliquer jusqu'à la présentation par la Commission d'un rapport au Parlement européen sur les données de surveillance pour l'année civile 2009.~~

---

↓ nouveau

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

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

---

↓ 443/2009 (adapté)  
⇒ nouveau

Article ~~16~~ 19

**Entrée en vigueur**

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

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

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

**FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS AYANT UNE  
INCIDENCE BUDGÉTAIRE STRICTEMENT LIMITÉE AUX RECETTES**

**1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION**

Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers (refonte)

**2. LIGNES BUDGÉTAIRES:**

Chapitre et article: Chapitre du budget 71 – Amendes et sanctions, Poste budgétaire 7 1 9 1 – Autres amendes et astreintes sans affectation

Montant inscrit au budget pour l'exercice concerné: p. m. (voir section 5)

**3. INCIDENCE FINANCIÈRE**

- Proposition sans incidence financière
- Proposition sans incidence financière sur les dépenses mais ayant une incidence financière sur les recettes – l'effet est le suivant:

(en Mio EUR à la 1<sup>re</sup> décimale)

Ligne budgétaire	Recettes <sup>52</sup>
Chapitre budgétaire 71 – Amendes et sanctions, Poste budgétaire 7 1 9 1 – Autres amendes et astreintes sans affectation	p.m. (voir section 5)

**4. MESURES ANTIFRAUDE**

Outre l'application du règlement financier pour prévenir les fraudes et irrégularités, dans le cadre de la procédure annuelle de surveillance et de communication de données, un contrôle de la qualité et une vérification des données soumises seront effectués.

**5. AUTRES REMARQUES**

Conformément à l'article 8 de la proposition, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur, ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques. Cette procédure est conforme à

<sup>52</sup> En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits agricoles, cotisations sur le sucre, droits de douane), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009<sup>53</sup> et à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011<sup>54</sup> actuellement en vigueur et destinés à être fusionnés et remplacés par la nouvelle législation. Les méthodes de perception des primes sur les émissions excédentaires sont établies dans la décision 2012/100/UE de la Commission<sup>55</sup> et dans la décision 2012/99/UE de la Commission<sup>56</sup>.

Étant donné que des recettes ne seront générées que si un constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, il n'est pas possible d'anticiper s'il y aura des recettes ni, le cas échéant, de déterminer leur montant.

---

<sup>53</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

<sup>54</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

<sup>55</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

<sup>56</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>