

E 4902

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 6 novembre 2009

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 6 novembre 2009

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
véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la
Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

COM(2009) 593 FINAL.



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.10.2009
COM(2009) 593 final

2009/0173 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules
utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à
réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

{SEC(2009) 1454}
{SEC(2009) 1455}

EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte de la proposition

- Motivation et objectifs de la proposition

Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée.

L'objectif de 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 du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques¹, consiste 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. Pour que cet objectif puisse être atteint, il faut que la température mondiale annuelle moyenne à la surface du globe n'augmente pas de plus de 2 °C 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. Le Conseil européen de mars 2007 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. Avec l'adoption, en décembre dernier, du paquet de mesures sur le climat et l'énergie, ces objectifs sont désormais consacrés par le droit. La décision 406/2009/CE prévoit une réduction moyenne de 10 %, par rapport aux niveaux de 2005, dans les secteurs non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission, y compris celui des transports routiers. Ces engagements impliquent entre autres la nécessité pour tous les États membres de réduire considérablement les émissions causées par les transports routiers.

Les véhicules utilitaires légers sont essentiellement utilisés par les entreprises, notamment les petites et moyennes entreprises, et représentent actuellement 12 % environ du parc automobile. Les services fournis par les véhicules utilitaires légers sont indispensables pour répondre aux besoins quotidiens des citoyens. Les transports routiers constituent une source d'emplois et de croissance importante pour de nombreuses régions de l'Union européenne. La circulation automobile a cependant aussi une incidence considérable sur le climat. La part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des immatriculations de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) a augmenté régulièrement entre 1995 et 2007. La réduction moyenne des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers sur la période 2002-2007 a été de 0,4-0,5 % par an, et ces améliorations très modestes du rendement énergétique des véhicules ont été neutralisées par l'augmentation de la demande de transports et de la taille des véhicules. Bien que, dans l'ensemble, l'Union européenne ait réduit ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 9 % sur la période 1990-2007 et que les émissions soient en baisse dans les secteurs autres que les transports, les émissions de CO₂ dues aux transports ont enregistré un bond de 29 %. Certes, des améliorations technologiques notables ont été apportées aux moteurs des véhicules, notamment en matière de rendement

¹ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

énergétique, avec en corollaire une baisse des émissions de CO₂, mais la demande de transports et la taille des véhicules ont, elles, augmenté et les progrès accomplis ont été trop lents au regard de l'objectif communautaire global consistant à ramener à 120 g de CO₂/km les émissions moyennes des voitures particulières neuves.

L'objectif de la présente proposition est de réduire progressivement les émissions moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers à compter de 2014, de façon à les ramener à 175 g de CO₂/km en 2016. Cette mesure s'inscrit dans l'approche intégrée proposée par la Commission et contribue à réaliser la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km nécessaire pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km, conformément à la communication COM(2007) 19.

La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les véhicules utilitaires légers neufs est nécessaire pour éviter la fragmentation du marché intérieur qu'entraînerait l'adoption de mesures différentes au niveau des États membres. Les objectifs communautaires offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, plus de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national.

Par ailleurs, il est nécessaire de définir des normes d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs afin d'éviter tout vide réglementaire résultant des recouvrements partiels entre les immatriculations de voitures particulières et celles de véhicules utilitaires légers. En effet, à l'heure actuelle, bon nombre de véhicules homologués comme voitures particulières sont immatriculés en tant que véhicules utilitaires légers, bien souvent pour profiter de taux d'imposition réduits ou d'autres incitations fiscales. Bien que le champ d'application de la législation applicable aux voitures particulières (tout comme celui de la présente proposition) soit lié au type de véhicule tel qu'il a été réceptionné (indépendamment de l'immatriculation), l'absence de réglementation pour les véhicules utilitaires légers risquerait fort d'inciter les opérateurs du marché à réceptionner des voitures particulières de plus grande taille en tant que véhicules utilitaires légers. De ce fait, en dépit de leur niveau élevé d'émissions, ces véhicules ne seraient pas soumis aux normes d'émission de CO₂.

Le présent règlement a pour but d'encourager le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il favorise activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir, ce qui permet de renforcer la compétitivité de l'industrie européenne et de stimuler la création d'emplois de qualité.

- Contexte général

La Commission a tout d'abord adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions des voitures particulières, l'amélioration de l'information fournie au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales.

Dans ses conclusions du 10 octobre 2000, le Conseil «Environnement» a demandé à la Commission d'examiner des mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires légers. Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles (ci-après dénommées «les communications»): une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers et une communication

relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle («CARS 21»). Ces communications soulignaient que l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes du parc de voitures neuves à 120 g de CO₂/km ne pourrait pas être atteint d'ici 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires. Elles proposaient en conséquence l'adoption d'une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire et annonçaient que la Commission proposerait à cet effet un cadre législatif. Celui-ci serait centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc de voitures neuves grâce à des améliorations technologiques apportées aux moteurs, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent en cas de nécessité technique, obtenue au moyen d'autres améliorations techniques, et notamment des progrès en ce qui concerne le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers.

Les communications mettaient l'accent sur le fait que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif applicable aux émissions moyennes du parc automobile devait être conçu de manière à fixer des objectifs de réduction 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 ces constructeurs. Il convenait également de veiller à ce que le cadre législatif soit compatible avec les objectifs communautaires globaux en matière de réduction des émissions.

En mai 2007, le Conseil «Compétitivité» a exprimé son soutien à «l'approche intégrée suggérée par la Commission pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules à moteur» et insisté sur le fait que «tous les acteurs doivent contribuer à réduire les émissions néfastes pour le climat»².

En outre, le 28 juin 2007, le Conseil a invité la Commission à présenter une proposition visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers³.

- Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2004/3/CE⁴ modifiant les directives 70/156/CEE et 80/1268/CEE du Conseil en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant des véhicules à moteur de catégorie N1.

- Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La proposition va dans le sens des trois piliers de la stratégie de Lisbonne, étant donné que l'introduction d'exigences plus strictes en ce qui concerne les émissions de CO₂ et le rendement énergétique devrait encourager le développement et la mise en œuvre de nouvelles technologies environnementales, ce qui pourrait à son tour promouvoir les exportations à haute valeur ajoutée de technologies et de véhicules à destination des marchés émergents dépourvus de grandes ressources pétrolières et favoriser la création d'emplois hautement qualifiés en Europe.

² Conclusions du Conseil «Compétitivité» des 21-22 mai 2007 (9671/07).

³ Conclusions du Conseil «Environnement» du 28 juin 2007 (11483/07).

⁴ Directive 2004/3/CE, JO L 49 du 19.2.2004, p. 36.

La proposition participe également à la nouvelle stratégie en faveur du développement durable adoptée en juin 2006 par le Conseil européen, en contribuant à une mobilité plus durable. L'amélioration de la viabilité des transports pourrait faciliter la réalisation d'autres objectifs liés au développement durable. Il existe en effet un lien particulièrement étroit entre les transports, les changements climatiques, la santé publique, la conservation des ressources naturelles et la consommation énergétique.

Étant donné que les transports sont responsables d'une part importante des émissions des secteurs économiques non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission, la proposition contribuera aussi à la réalisation de l'objectif communautaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici à 2020. La proposition s'inscrit également dans le droit fil du règlement (CE) n° 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières, dont elle est complémentaire.

La proposition mettra en place des mesures concrètes pour atteindre les objectifs et renforcera donc le rôle de premier plan de l'UE dans la lutte contre le changement climatique, à l'approche de la conférence des Nations Unies sur le climat qui se tiendra à Copenhague en décembre 2009.

1. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Le processus de consultation des parties intéressées comprenait une consultation publique par internet et deux réunions.

- Une consultation publique en ligne a été menée entre mai et juillet 2007 dans le but de recueillir les avis de toutes les parties intéressées ainsi que du grand public sur la mise en œuvre de la stratégie révisée de réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers. Cette stratégie comprenait également des mesures visant à réduire les émissions des véhicules utilitaires légers. La plupart des réactions reçues sont disponibles à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm
- La consultation internet a été complétée par deux réunions regroupant les parties intéressées, organisées par la Commission le 2 septembre 2008 et le 9 mars 2009. Ces réunions ont donné aux parties directement concernées par la législation en préparation (industrie automobile, fournisseurs, ONG œuvrant pour la protection de l'environnement, partenaires sociaux et États membres) l'occasion d'exposer leurs points de vue. Des résumés des deux réunions sont joints en annexes II et III de l'analyse d'impact qui accompagne la proposition.

Il a en outre été réalisé une étude externe visant à examiner les approches réglementaires envisageables pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, ainsi qu'une étude fondée sur deux rapports: «*Assessment of options for the legislation on CO₂ emissions from light commercial vehicles*» (évaluation des différentes options possibles pour la législation

relative aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers)⁵ et «*Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans*» (évaluation concernant les objectifs à long terme d'émission de CO₂ des voitures particulières et des camionnettes)⁶. L'étude en question faisait partie d'un projet intitulé «*Impacts of regulatory options to reduce CO₂ emissions from cars, in particular on car manufacturers*» (Incidences, notamment sur les constructeurs automobiles, des diverses options réglementaires envisageables pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières), mené au titre du contrat-cadre ENV.C.5/FRA/2006/0071 [demande de service ENV C5/GK/ak/D(2007)17850]. C'est sur cette étude que repose l'analyse des différentes options stratégiques.

Les contributions des parties intéressées ont été prises en compte lors de l'évaluation des différentes options possibles pour réglementer les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers, en particulier en ce qui concerne l'élaboration de la législation, les effets indésirables potentiels, l'ensemble des implications en termes de concurrence sur les marchés de l'automobile et de compétitivité globale du secteur, ainsi que les retombées pour l'environnement. Il a été fait appel à des experts externes pour évaluer les différentes options envisageables, et notamment les aspects évoqués pendant le processus de consultation (le contractant externe a assisté aux débats publics).

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les informations recueillies dans le cadre de la consultation des parties intéressées ont été prises en compte aux fins de l'élaboration du régime proposé. Les modalités de cette prise en compte figurent dans le rapport d'analyse d'impact joint à la présente proposition.

- Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques / d'expertise concernés

1) Expertise issue de l'industrie automobile, y compris les constructeurs et 2) expertise en modélisation fournie par des consultants externes.

Méthodologie utilisée

Modélisation au moyen de modèles mathématiques formels et calculs reposant sur des données statistiques.

Principales organisations / principaux experts consultés

Administrations publiques, associations sectorielles, organisations professionnelles, organisations de protection de l'environnement, organisations de consommateurs et consultants externes.

Résumé des avis reçus et pris en considération

Les avis formulés par le consultant externe ont été mis à profit pour apprécier les implications des différentes options stratégiques envisageables pour réaliser les objectifs de la proposition.

⁵ Ce rapport est disponible sur le site web Europa à l'adresse suivante:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf

⁶ Ce rapport est disponible sur le site web Europa à l'adresse suivante:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

Ces options stratégiques et leurs implications sont décrites dans l'analyse d'impact jointe à la présente proposition.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

L'étude réalisée à l'appui de l'analyse d'impact et les travaux connexes qui l'ont précédée seront publiés sur le site suivant:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Analyse d'impact

Cinq grandes options ont été examinées dans l'analyse d'impact:

Les deux premières options examinées consistent à définir une courbe linéaire indiquant la valeur de CO₂ à atteindre par un véhicule donné en fonction de son «utilité» (masse) de manière à ce qu'en moyenne, les véhicules utilitaires légers neufs atteignent en 2012 (option 1) ou 2013-2015 (option 2) l'objectif de 175 g de CO₂/km.

Les deux options suivantes reposent sur le même objectif (175 g de CO₂/km) et les mêmes années (respectivement 2012 et 2013-2015), mais sont basées sur une courbe linéaire définissant la valeur de CO₂ à respecter en fonction d'une autre «utilité», à savoir l'empreinte au sol («pan area»).

La cinquième et dernière option consiste à imposer aux constructeurs d'atteindre un pourcentage de réduction bien défini, correspondant à la réduction nécessaire, par rapport aux chiffres de 2007, pour parvenir en 2012-2015 à l'objectif de 175 g de CO₂/km.

Divers mécanismes de flexibilité ont été examinés dans le cadre de l'analyse d'impact, notamment l'application de l'objectif à la moyenne de l'ensemble du parc d'un constructeur, l'application de l'objectif à la moyenne du parc de plusieurs constructeurs (groupement) et le recours à un mécanisme de contrôle de la mise en œuvre. On a par ailleurs analysé, en plus des cinq options stratégiques, plusieurs niveaux pour l'objectif à long terme (de 160 à 125 g de CO₂/km pour l'année 2020).

Les incidences potentielles d'ordre économique, social et environnemental ont fait l'objet d'un examen approfondi. Le détail de l'évaluation des différentes options est présenté dans l'analyse d'impact jointe à la proposition, qui sera publiée à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_home.htm

- Résumé des mesures proposées

La proposition fait suite à la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des véhicules légers et complète le règlement (CE) n° 443/2009 (établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves). Elle vise à réduire l'incidence des véhicules légers sur le climat en faisant en sorte que, à compter du 1^{er} juillet 2013, les émissions spécifiques moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté ne dépassent pas 175 g de CO₂/km. Cet objectif devra être atteint de manière progressive à compter du 1^{er} janvier 2014 et deviendra obligatoire, dès 2016, pour tous les véhicules utilitaires légers neufs.

La date d'entrée en vigueur des normes d'émission de CO₂ applicables aux véhicules utilitaires légers est compatible avec le calendrier d'adoption, par la Commission, de la proposition de règlement établissant des normes similaires à respecter par les voitures particulières à compter de 2012. Les normes applicables aux véhicules utilitaires légers pourraient donc entrer en vigueur à partir de 2014. Outre l'objectif à long terme de 95 g de CO₂/km d'ici à 2020 défini par le règlement (CE) n° 443/2009, la présente proposition fixe pour les véhicules utilitaires légers un objectif de 135 g de CO₂/km à respecter à partir de 2020, sous réserve que les résultats actualisés de l'analyse d'impact confirment sa faisabilité.

Les éléments fondamentaux de la proposition sont les suivants:

- La proposition s'appliquera aux véhicules utilitaires légers de catégorie N1 dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi qu'aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007. Les véhicules des catégories M2 et N2 dont la masse de référence répond au critère susmentionné seront inclus à des fins de surveillance et leur inclusion à part entière dans le système sera envisagée à l'occasion d'un réexamen.
- La proposition définit des objectifs concernant les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs dans la Communauté, en fonction de leur masse. Ces objectifs s'appliquent aux émissions spécifiques moyennes de CO₂, en g/km, des véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur qui sont immatriculés dans l'UE durant chaque année civile. Les constructeurs peuvent constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs. Lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci est considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs.
- La proposition prévoit des incitations pour accélérer le déploiement commercial de véhicules utilitaires légers peu émetteurs, lesquels bénéficieront provisoirement de bonifications.
- La proposition comprend des dispositions visant à encourager l'éco-innovation (technologies de réduction des émissions de CO₂ qui ne sont pas prises en compte dans le cycle d'essai durant lequel les émissions de CO₂ sont mesurées). En vertu de cette disposition, il est possible, sur la base de données ayant fait l'objet d'une vérification indépendante, de déduire jusqu'à 7 g de CO₂/km de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur pour tenir compte de la mise en œuvre de technologies innovantes réduisant les émissions.
- Les États membres seront tenus de collecter des données sur les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire et de les communiquer à la Commission aux fins de l'évaluation du respect des objectifs.
- Si un constructeur n'atteint pas l'objectif fixé, il devra verser une prime sur les émissions excédentaires. Le montant final de cette prime est obtenu en multipliant le nombre de g de CO₂/km correspondant au dépassement de l'objectif par le nombre de véhicules nouvellement immatriculés et par le montant de la prime sur les émissions excédentaires calculé en fonction de l'année et de l'écart par rapport à l'objectif.
- La proposition prévoyait d'autres objectifs de réduction des émissions pour les constructeurs dont moins de 22 000 véhicules sont immatriculés dans l'UE par année civile.

- Les objectifs prévus dans le règlement sont fixés sur la base des meilleures connaissances actuellement disponibles concernant, en particulier, l'évolution probable du parc entre maintenant et 2014 pour ce qui est de l'«augmentation autonome du poids».

2. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- Base juridique

La base juridique appropriée est l'article 175 du traité, dans la mesure où la proposition a pour objectif principal de garantir un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement en réduisant les émissions moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers.

- Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique puisque la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

En raison de la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique, de la nature transfrontalière du changement climatique et des variations potentielles entre les moyennes nationales des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs, les États membres ne pourraient pas mettre en œuvre des mesures nationales permettant d'atteindre pour l'ensemble de l'UE un niveau moyen d'émissions de 175 g de CO₂/km.

Les objectifs de la proposition peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire pour les raisons indiquées ci-après.

La meilleure manière de mettre en place des mesures harmonisées en vue de réduire l'incidence des véhicules utilitaires légers sur le climat consiste à adopter une législation au niveau communautaire. La fixation d'objectifs au niveau communautaire pour les émissions de CO₂ de ces véhicules permet d'éviter la fragmentation du marché intérieur et offre plus de souplesse aux constructeurs dans l'application des réductions obligatoires à l'ensemble de leur parc de véhicules neufs sur le territoire de la Communauté, ce qui vaut mieux qu'un éventail de stratégies spécifiques visant des objectifs nationaux spécifiques de réduction des émissions.

Le champ d'application de la proposition se limite à la détermination des objectifs à atteindre par les constructeurs de manière à respecter le plafond de 175 g de CO₂/km fixé pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs. La proposition ne prescrit pas de mesures complémentaires (telles que des incitations fiscales) que les États membres pourraient prendre et qui pourraient contribuer à la réalisation de l'objectif global de réduction des émissions de CO₂ des véhicules routiers.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

Elle ne va pas au-delà des mesures nécessaires pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur mais n'en garantit pas moins un niveau élevé de protection de l'environnement.

La proposition est proportionnée par rapport à l'objectif global de l'Union européenne consistant à respecter ses engagements au titre du protocole de Kyoto; elle établit des objectifs de réduction des émissions qui sont 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 les constructeurs.

La proposition prévoit un régime de surveillance très semblable à celui qui avait été appliqué précédemment par les États membres pour les voitures particulières, et qui s'était révélé très efficace pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'émissions de CO₂ de ces véhicules.

- Choix des instruments

Instrument proposé: règlement.

Le choix d'un autre instrument aurait été inadéquat pour les raisons exposées ci-après.

Le choix du règlement repose sur un examen approfondi des options envisageables pour contribuer à réduire les émissions spécifiques moyennes des véhicules utilitaires légers dans l'UE. Ce type d'instrument ayant été adopté pour les voitures particulières, il convient de suivre la même approche dans le cas des véhicules utilitaires légers afin de créer un cadre législatif cohérent pour la mise en œuvre de l'approche intégrée.

Le recours à un règlement est jugé approprié car cet instrument juridique donne l'assurance requise de respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres. L'objectif communautaire vaut pour la Communauté dans son ensemble; c'est pourquoi il y a lieu de veiller à ce qu'une stratégie uniforme soit appliquée dans tous les États membres. En outre, seule une stratégie harmonisée permet d'éviter des distorsions de la concurrence susceptibles d'avoir une incidence sur le marché intérieur.

- Incidence budgétaire

Le règlement proposé sera mis en œuvre parallèlement au règlement (CE) n° 443/2009 relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières, dans la mesure où ces deux règlements présentent de nombreuses similitudes: ainsi, dans les deux cas, la législation prévoit de surveiller les performances des constructeurs au regard des objectifs qui leur ont été fixés en matière de réduction des émissions de CO₂ et d'imposer des primes sur les émissions excédentaires. Les dépenses déjà prévues au titre du programme LIFE+ sont jugées suffisantes, en raison notamment de la taille limitée du marché des véhicules utilitaires légers par rapport à celui des voitures particulières. La nouvelle proposition relative aux émissions de CO₂ des véhicules légers ne nécessite dès lors pas de ressources financières supplémentaires.

- Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition n'entraînera pas l'abrogation d'actes législatifs en vigueur.

3. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

- Clause de réexamen/révision/limitation dans le temps

La proposition comprend une clause de réexamen.

- Espace économique européen

Le texte proposé présente un intérêt pour l'Espace économique européen (EEE); il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules
utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à
réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,

vu l'avis du Comité des régions⁸,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁹,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques¹⁰, 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. Pour que cet objectif puisse être atteint, il faut que la température mondiale annuelle moyenne à la surface du globe n'augmente pas de plus de 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.

⁷ JO C ... du ..., p. ...

⁸ JO C ... du ..., p. ...

⁹ JO C ... du ..., p. ...

¹⁰ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

- (2) Il convient que des politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et non 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 2020¹¹ prévoit une réduction moyenne de 10 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs non couverts par le système communautaire d'échange de quotas d'émission 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 et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil¹², y compris le secteur des transports routiers. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans la Communauté 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.
- (3) Les objectifs communautaires pour les véhicules routiers neufs offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, 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 et du coût des carburants.
- (4) Dans ses communications du 7 février 2007 [communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules utilitaires légers¹³ et communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle («CARS 21»)¹⁴], la Commission a souligné que l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves à 120 g de CO₂/km ne pourrait pas être atteint d'ici 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.
- (5) Ces communications proposaient, pour réaliser l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté à 120 g de CO₂/km d'ici à 2012, l'adoption d'une approche intégrée centrée sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc de voitures neuves grâce à des améliorations technologiques des moteurs, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent en cas de nécessité technique, obtenue au moyen d'autres améliorations techniques, et notamment des progrès en ce qui concerne le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers.

¹¹ JO L 140 du 5.6.2009, p. 136.

¹² JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 22.

- (6) 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 des voitures particulières neuves défini au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.
- (7) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif relatif aux émissions moyennes du parc 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 y a lieu que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs de la Communauté en matière de réduction des émissions 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 ou des mesures limitant la vitesse des véhicules utilitaires légers.
- (8) Afin de préserver la diversité du marché des véhicules utilitaires légers et sa capacité à répondre aux besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers selon l'utilité du véhicule sur une base linéaire. La masse du véhicule est comme un paramètre approprié aux fins de la définition de l'utilité, dans la mesure où elle fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. 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) et la charge utile, afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité.
- (9) Le présent règlement encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir susceptibles d'améliorer la compétitivité à long terme de l'industrie automobile européenne et de favoriser la création d'emplois de qualité. Afin d'évaluer de manière systématique les réductions des émissions réalisées grâce à l'éco-innovation, il convient que la Commission envisage 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 incidences techniques et économiques d'une telle inclusion.
- (10) Eu égard aux coûts très élevés de recherche et développement et de production unitaire des premières générations de véhicules intégrant une technologie à très faibles émissions de carbone destinés à être mis sur le marché après l'entrée en vigueur du présent règlement, des mesures sont prévues pour accélérer et faciliter, à titre provisoire, la mise sur le marché communautaire de véhicules à émissions ultrafaibles de carbone dès leurs premiers stades de commercialisation.
- (11) 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 la Communauté pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté, sauf pour une période limitée.

- (12) 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 véhicules¹⁵ définit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects de la procédure de réception conformément à ladite directive et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (13) 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 véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO₂ 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 la Communauté ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Pour faciliter la transition, il convient que cette exigence soit mise en place de façon progressive, entre 2014 et 2016, ce qui est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.
- (14) Afin de faire en sorte 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 CO₂, ainsi que des caractéristiques des segments du marché concernés. Il convient que cette dérogation soit incluse dans le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.
- (15) La stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions supplémentaires qu'il conviendra de réaliser. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO₂/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir au secteur automobile une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme à atteindre pour 2020.
- (16) Pour que les constructeurs disposent d'une certaine souplesse dans la réalisation des objectifs d'émissions qui leur sont assignés au titre du présent règlement, ils sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Il convient, en cas de constitution d'un groupement, que les objectifs individuels des constructeurs soient remplacés par un objectif conjoint que les membres du groupement devront atteindre collectivement.

¹⁵ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (17) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.
- (18) Les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées de manière harmonisée dans la Communauté conformément à la méthode définie dans le 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 véhicules¹⁶. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative liée au régime, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de véhicules neufs dans la Communauté 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.
- (19) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité pour chaque véhicule utilitaire léger neuf et les États membres n'autorisent l'immatriculation et la mise en service d'un véhicule utilitaire léger neuf qu'à la condition expresse qu'il soit accompagné 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 du véhicule utilitaire léger et ne soient basées que sur cette seule référence. Il y a lieu de mettre en place une base de données communautaire où seront consignées les données relatives aux certificats de conformité. Pour permettre aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés, il convient que cette base de données soit utilisée comme unique référence.
- (20) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du 1^{er} janvier 2014. Il importe que la prime imposée au constructeur soit modulée 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.
- (21) Compte tenu de l'objectif du présent règlement et des procédures qu'il met en place, il convient que les mesures nationales maintenues ou introduites par les États membres conformément à l'article 176 du traité ne prévoient pas de sanctions additionnelles ou plus sévères pour les constructeurs qui n'ont pas atteint les objectifs qui leur sont assignés en vertu du présent règlement.
- (22) Il convient que le présent règlement ne porte en rien atteinte à la pleine application de la réglementation communautaire en matière de concurrence.

¹⁶ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

- (23) Il convient d'envisager de nouvelles modalités pour atteindre l'objectif à long terme, notamment en ce qui concerne la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.
- (24) La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ 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 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.
- (25) 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 Commission¹⁷.
- (26) 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 prévue pour certains constructeurs, et à adapter l'annexe I de façon à tenir compte de l'évolution de la masse des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté et à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂ prévue dans le règlement (CE) n° 715/2007. Étant donné que ces mesures ont une portée générale et visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement et à le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (27) Les objectifs de l'action envisagée ne pouvant être réalisés de manière suffisante par les États membres et pouvant donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré par l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs. Il fixe à 175 g de CO₂/km le niveau

¹⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

moyen d'émissions, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, qu'il conviendra d'atteindre pour les véhicules utilitaires légers neufs en améliorant la technologie des véhicules et en recourant à des technologies innovantes.

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté, d'un niveau d'émissions moyen de 135 g de CO₂/km.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie N1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 («véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté («véhicules utilitaires légers neufs»).
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, point 5, de la directive 2007/46/CE.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules utilitaires légers qu'il produit;
- b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE¹⁸;
- c) «véhicule complété»: un véhicule dont la réception est accordée à l'issue d'un processus de réception multiétape conformément à la directive 2007/46/CE;
- d) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure communautaire de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;

¹⁸ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- e) «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;
 - f) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité;
 - g) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ indicatives, déterminées conformément à l'annexe I, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf qu'il produit.
4. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés»: un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:
- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
 - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou
 - ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise, ou
 - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
 - b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
 - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
 - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées 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**

Pour l'année civile débutant le 1^{er} janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation en vertu de l'article 10, conformément à cette dérogation.

Pour déterminer les émissions spécifiques de CO₂ de chaque constructeur, il est tenu compte des pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année considérée:

- 75 % en 2014,
- 80 % en 2015,
- 100 % à partir de 2016.

Article 5 **Bonifications**

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km compte pour:

- 2,5 véhicules utilitaires légers en 2014,
- 1,5 véhicule utilitaire léger en 2015,
- 1 véhicule utilitaire léger à partir de 2016.

Article 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 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 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) la liste des constructeurs participant au groupement;
 - b) le nom du constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement, responsable également du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, ainsi que
 - 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 8, la Commission le notifie aux constructeurs.

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où 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 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 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 CO₂;
 - b) l'objectif d'émissions spécifiques;
 - c) le nombre total de véhicules immatriculés.
6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 7, paragraphe 4.

Article 7

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour l'année civile commençant le 1^{er} 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 aux prescriptions de 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. Le registre est mis à la disposition du public. Au plus tard le 30 juin 2013 et chaque année suivante, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:
 - a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
 - b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente, et
 - c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

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

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. Pour les années civiles 2012 et 2013, lorsque la Commission, sur la base des calculs réalisés en application du paragraphe 5, constate que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, elle en informe ledit 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 peut arrêter des modalités relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 13, paragraphe 2.

La Commission peut modifier l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

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

Article 8
Prime sur les émissions excédentaires

1. À compter du 1^{er} janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, la Commission, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent l'objectif d'émissions spécifiques qui lui a été assigné, impose audit constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.
2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:
 - a) de 2014 à 2018:
 - i) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO₂/km:
$$((\text{émissions excédentaires} - 3) \times 120 \text{ €} + 45 \text{ €}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$$
 - ii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 2 g de CO₂/km, mais ne dépassant pas 3 g de CO₂/km:
$$((\text{émissions excédentaires} - 2) \times 25 \text{ €} + 20 \text{ €}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$$
 - iii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 1 g de CO₂/km, mais ne dépassant pas 2 g de CO₂/km:
$$((\text{émissions excédentaires} - 1) \times 15 \text{ €} + 5 \text{ €}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$$
 - iv) en cas d'émissions excédentaires ne dépassant pas 1 g de CO₂/km:
$$\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ €} \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$$
 - b) À compter de 2019:
$$(\text{émissions excédentaires} \times 120 \text{ €}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs}.$$

Aux fins du présent article,

on entend par «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, et par

«nombre de véhicules utilitaires légers neufs»: le nombre de véhicules utilitaires légers neufs produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'application progressive énoncés à l'article 4.

3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

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

Article 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 une liste indiquant pour chaque constructeur:
 - a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
 - b) ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
 - c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
 - d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour tous les véhicules utilitaires légers neufs dans la Communauté pour l'année civile précédente, et
 - e) la masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs dans la Communauté pour l'année civile précédente.
2. À compter du 31 octobre 2014, 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.

Article 10

Déroptions en faveur de 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 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté par année civile et:
 - a) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés, ou
 - b) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans la Communauté par année civile, ou
 - c) 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;
 - c) les informations relatives aux véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO₂, et
 - d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger 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 CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger fabriqué. La dérogation s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant le jour où la dérogation a été accordée.
4. 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.
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^{er} janvier de l'année civile suivante et en informe le constructeur.
6. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission lui impose la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 8.
7. La Commission peut arrêter des modalités d'application pour la mise en œuvre des paragraphes 1 à 6, 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 CO₂.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.
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 mesures adoptées en vertu du paragraphe 7, 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.

Article 11 **Éco-innovations**

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes est examinée. 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 CO₂/km.
2. Au plus tard le 31 décembre 2012, la Commission adopte les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes en question conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 13, paragraphe 2. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:
 - a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
 - b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
 - c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 443/2009 ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation communautaire.
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.

Article 12 **Évaluation et rapports**

1. Au plus tard le 31 octobre 2016 et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M₀ qui y est visée à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes.

Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1^{er} janvier 2018 et tous les trois ans par la suite.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

2. La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 443/2009.

À compter de la date d'application de la procédure révisée de mesure des émissions de CO₂, les technologies innovantes ne sont plus approuvées suivant la procédure prévue à l'article 11.

3. 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.

4. Au plus tard le 1^{er} janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations prévues à l'article 10 à l'effet de définir:

- sous réserve que les résultats actualisés de l'analyse d'impact confirment la faisabilité d'un tel objectif, les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 135 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime sur les émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant,

- de modifier le présent règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, et qui soit durable et équitable du point de vue social;
- de confirmer l'inclusion dans le présent règlement des véhicules des catégories M2 et N2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

5. 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 qu'à 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.

6. Des mesures sont adoptées pour prévoir les adaptations nécessaires des formules de l'annexe I afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3.

7. Au plus tard en 2015, la Commission réexamine la méthode de détermination des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés définie à l'annexe II, partie B, paragraphe 7 et, le cas échéant, soumet au Parlement européen et au Conseil une proposition en vue de modifier l'annexe II.

Article 13

Procédure de comitologie

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 8 de la décision 93/389/CEE.
2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7, de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 14

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO₂

1. Pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de CO₂ indicatives, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

- a) de 2014 à 2017:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ indicatives} = 175 + a \times (M - M_0)$$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1706,0$$

$$a = 0,093$$

- b) À compter de 2018:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ indicatives} = 175 + a \times (M - M_0)$$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 12, paragraphe 1

$$a = 0,093$$

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques indicatives de CO₂ pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

ANNEXE II
SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS

A. COLLECTE DES DONNEES SUR LES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS ET DETERMINATION DES DONNEES DE SURVEILLANCE DES EMISSIONS DE CO₂

1. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier 2011 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire:
 - a) constructeur;
 - b) type, variante et version;
 - c) émissions spécifiques de CO₂ (en g/km);
 - d) masse (kg);
 - e) empattement (mm);
 - f) largeur de voie (mm);
 - g) charge utile (en kg).
2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité du véhicule utilitaire léger concerné. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour un véhicule utilitaire léger, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.
3. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2011 et pour chaque année civile suivante, chaque État membre détermine pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:
 - a) le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire;
 - b) les émissions spécifiques moyennes de CO₂, conformément à la partie B, point 2, de la présente annexe;
 - c) la masse moyenne, conformément à la partie B, point 3, de la présente annexe;
 - d) pour chaque variante de chaque version de chaque type de véhicule utilitaire léger neuf:
 - i) le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur son territoire, conformément à la partie B, point 4, de la présente annexe;

- ii) les émissions spécifiques de CO₂;
- iii) la masse;
- iv) l'empreinte au sol du véhicule, conformément à la partie B, point 5, de la présente annexe;
- v) la charge utile.

B. METHODES PERMETTANT DE DETERMINER LES DONNEES DE SURVEILLANCE DES EMISSIONS DE CO₂ POUR LES VEHICULES UTILITAIRES LEGERES NEUFS

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

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés (*N*).

Les États membres déterminent le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée (*N*).

2. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs (*S_{ave}*)

Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance (*S_{ave}*) sont calculées en divisant la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule neuf (*S*) par le nombre de véhicules neufs (*N*).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs

La masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance (*M_{ave}*) est calculée en divisant la somme des masses individuelles des véhicules neufs (*M*) par le nombre de véhicules neufs (*N*).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Ventilation par version de véhicules utilitaires légers neufs

Pour chaque version de chaque variante de chaque type de véhicule utilitaire léger neuf, les données relatives au nombre de véhicules neufs immatriculés, à la masse, aux émissions spécifiques de CO₂ et à l'empreinte au sol du véhicule doivent être recueillies.

5. Empreinte au sol

L'empreinte au sol du véhicule est calculée en multipliant l'empattement par la largeur de voie du véhicule.

6. Charge utile

La charge utile du véhicule est définie comme étant la différence entre la masse maximale en charge techniquement admissible au sens de l'annexe III de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

7. Émissions spécifiques des véhicules complétés

Les émissions spécifiques des véhicules complétés sont déterminées conformément à la directive 2004/3/CE. Lorsque cette valeur n'est pas disponible, les émissions spécifiques d'un véhicule complété sont considérées comme égales à la valeur maximale des émissions spécifiques de tous les véhicules complétés qui sont du même type que le véhicule incomplet sur lequel est basé le véhicule complété et qui ont été immatriculés dans l'UE durant la même année de surveillance. Le «type de véhicule» est défini conformément à l'article 3 de la directive 2007/46/CE. S'il existe plus de trois valeurs différentes pour les émissions spécifiques de tous les véhicules complets, la valeur utilisée est la deuxième la plus élevée.

C. FORMAT DE TRANSMISSION DES DONNEES

Pour chaque constructeur, les États membres communiquent chaque année les données indiquées dans la partie A, point 3, en respectant les formats ci-après.

Données agrégées:

Année:					
Constructeur	Nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés	Émissions spécifiques moyennes de CO ₂ (en g/km)	Masse moyenne (en kg)	Empreinte au sol moyenne (en m ²)	Charge utile moyenne (en kg)
(Constructeur 1)	...	...	...	...	...
(Constructeur 2)	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Total pour tous les constructeurs	...	...	...	...	...

Données détaillées au niveau du constructeur:

Année	Constructeur	Type de véhicule utilitaire léger	Variante	Version	Catégorie de véhicule réceptionné	Catégorie de véhicule immatriculé	Marque	Dénomination commerciale	Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes ¹⁹	Total des nouvelles immatriculations
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...

¹⁹

En conformité avec l'article 10 du règlement

²⁰

En conformité avec l'article 10 du règlement

Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...