**Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions**

# ►B RÈGLEMENT (UE) Nº 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 $CO_2$ des véhicules légers**

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

(JO L 145 du 31.5.2011, p. 1)

Modifié par:

| | | Journal officiel | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n° | page | date |
| ►M1 | Règlement délégué (UE) nº 205/2012 de la Commission du 6 janvier 2012 | L 72 | 2 | 10.3.2012 |

▼B

# RÈGLEMENT (UE) Nº 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 $CO_2$ des véhicules légers**

**(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,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

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 ([3]), 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.

(2) En 2009, la Commission a conduit un examen de la stratégie de l'Union en faveur du développement durable en mettant l'accent sur les problèmes les plus urgents du développement durable, notamment les transports, le changement climatique, la santé publique et les économies d'énergie.

(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

([1]) JO C 44 du 11.2.2011, p. 157.
([2]) Position du Parlement européen du 15 février 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 31 mars 2011.
([3]) JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

▼B

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 ([1]) 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 ([2]), 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.

(4) Les objectifs de l'Union pour les véhicules routiers neufs offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de $CO_2$, plus de sécurité de programmation et de souplesse que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Lors de l'établissement de normes de performance en matière d'émissions, il est important de prendre 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.

(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.

(6) Dans ses communications du 7 février 2007 intitulées «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de $CO_2$ des voitures et véhicules commerciaux légers» et «Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXIe siècle (“CARS 21”)», la Commission a souligné que l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves à 120 g de $CO_2$/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.

(7) Ces communications proposaient, pour réaliser l'objectif communautaire, de ramener les émissions moyennes des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers immatriculés dans la Communauté à 120 g de $CO_2$/km d'ici à 2012, l'adoption d'une approche intégrée centrée sur des réductions obligatoires des émissions de $CO_2$ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de $CO_2$/km en moyenne pour le parc automobile neuf, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de $CO_2$/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, obtenue grâce à d'autres améliorations technologiques, et notamment grâce au progrès en ce qui concerne le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers.

([1]) JO L 140 du 5.6.2009, p. 136.
([2]) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

▼B

(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) nº 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 $CO_2$ des véhicules légers ([1]).

(9) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'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 l'Union 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.

(10) 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 $CO_2$ des véhicules utilitaires légers selon l'utilité du véhicule sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, 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 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 largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement) et la charge utile, afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité.

(11) 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, 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) nº 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 ([2]), en prenant en considération les incidences techniques et économiques d'une telle inclusion.

([1]) JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.
([2]) JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

▼B

(12) 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 $CO_2$ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves ([1]) requiert déjà que la documentation promotionnelle des voitures fournisse aux utilisateurs finals les données officielles relatives aux émissions de $CO_2$ et à la consommation de carburant. La Commission a, dans sa recommandation 2003/217/CE du 26 mars 2003 concernant l'application à d'autres médias des dispositions de la directive 1999/94/CE relatives à la documentation promotionnelle ([2]), 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 $CO_2$ 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.

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

(14) L'utilisation de certains carburants alternatifs peut offrir des réductions de $CO_2$ 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 l'Union, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs.

(15) Le 1er 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 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 $N_1$, 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 ([3]), d'équiper chaque véhicule d'un compteur de la consommation de carburant.

(16) Afin de garantir la cohérence avec le règlement (CE) nº 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.

([1]) JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.
([2]) JO L 82 du 29.3.2003, p. 33.
([3]) JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

▼B

(17) 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 celle qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.

(18) 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 $CO_2$ 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) nº 443/2009.

(19) 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 $CO_2$, 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.

(20) La stratégie de l'Union de réduction des émissions de $CO_2$ 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 $CO_2$/km d'ici à 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions d'émissions futures. Le règlement (CE) nº 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de $CO_2$/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 $CO_2$ des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme pour 2020.

(21) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs d'émissions qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient que les objectifs individuels des constructeurs soient remplacés par un objectif conjoint que les membres du groupement devraient atteindre collectivement.

(22) Les émissions spécifiques de $CO_2$ des véhicules complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.

▼B

(23) Afin d'assurer la représentativité des valeurs d'émissions de $CO_2$ 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.

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

(25) Les émissions spécifiques de $CO_2$ des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. 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 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.

(26) 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 que s'il est 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 devrait exister une base de données normalisée pour l'Union concernant les certificats de conformité. Celle-ci devrait être utilisée comme la seule référence pour permettre aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés.

(27) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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 1er 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.

(28) 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.

▼B

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

(30) Il convient d'envisager de nouvelles modalités permettant d'atteindre l'objectif à long terme, en particulier en ce qui concerne la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.

(31) La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de $CO_2$ 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 ([1]) en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.

(32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, notamment pour l'adoption de règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des émissions moyennes, à savoir la collecte, l'enregistrement, la présentation, la transmission, le calcul et la communication des données relatives aux émissions moyennes et l'application des exigences figurant à l'annexe II, ainsi que pour l'adoption de modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires et de dispositions détaillées relatives à une procédure d'approbation des technologies innovantes, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 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 ([2]).

(33) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données énoncées à l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, d'adapter la valeur de $M_0$ qui est visée dans l'annexe I à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes, d'établir des règles concernant l'interprétation des critères d'éligibilité aux dérogations, le contenu des demandes de dérogation et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de $CO_2$, ainsi que d'adapter les formules énoncées à l'annexe I de façon à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de $CO_2$. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.

([1]) JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.
([2]) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

▼B

(34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de $CO_2$ pour 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 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:

*Article premier*

**Objet et objectifs**

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de $CO_2$ pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le présent règlement fixe à 175 g de $CO_2$/km le niveau moyen d'émissions de $CO_2$ des véhicules utilitaires légers neufs, qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des véhicules, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) nº 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, d'un niveau d'émissions moyen de 147 g de $CO_2$/km, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif conformément à l'article 13, paragraphe 1.

*Article 2*

**Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie $N_1$, 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 de catégorie $N_1$ auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»).

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.

*Article 3*

**Définitions**

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

a) «émissions spécifiques moyennes de $CO_2$»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de $CO_2$ de tous les véhicules utilitaires légers qu'il produit;

▼B

b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;

c) «véhicule complété»: un véhicule dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétape conformément à la directive 2007/46/CE;

d) «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;

e) «véhicule de base»: tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;

f) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;

g) «masse»: la masse du véhicule carrossé 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 $CO_2$»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) nº 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de $CO_2$ (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule complet ou complété;

i) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de $CO_2$ indicatives, déterminées conformément à l'annexe I, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf 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;

j) «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;

k) «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; ou

iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;

▼B

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 dans lesquelles 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 commençant le 1er janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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 au titre de l'article 11, conformément à cette dérogation.

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 $CO_2$.

Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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.

*Article 5*

**Bonifications**

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de $CO_2$, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de $CO_2$ sont inférieures à 50 g de $CO_2$/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.

▼B

Pendant la durée du régime de bonifications, le nombre maximal de véhicules utilitaires légers neufs, dont les émissions spécifiques de $CO_2$ sont inférieures à 50 g de $CO_2$/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.

*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 $CO_2$ 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*

**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, 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;

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 à l'exigence 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 de sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de

▼B

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 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 $CO_2$;

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 8, paragraphe 4.

*Article 8*

**Surveillance et communication des émissions moyennes**

1. Pour l'année civile commençant le 1er 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 $CO_2$ de l'année civile précédente;

▼B

b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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 $CO_2$.

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 $CO_2$ 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 $M_2$ et $N_2$, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

*Article 9*

**Prime sur les émissions excédentaires**

1. Pour la période du 1er janvier au 31 décembre 2014 et pour chaque année civile suivante, lorsque les émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ 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.

▼B

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 $CO_2$/km:

[(émissions excédentaires – 3 g de $CO_2$/km) × 95 EUR + 45 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

ii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 2 g de $CO_2$/km, mais ne dépassant pas 3 g de $CO_2$/km:

[(émissions excédentaires – 2 g de $CO_2$/km) × 25 EUR + 20 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

iii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 1 g de $CO_2$/km, mais ne dépassant pas 2 g de $CO_2$/km:

[(émissions excédentaires – 1 g de $CO_2$/km) × 15 EUR + 5 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

iv) en cas d'émissions excédentaires ne dépassant pas 1 g de $CO_2$/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.

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 $CO_2$ 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 $CO_2$ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 12, et

— «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'introduction progressive énoncés à l'article 4.

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.

*Article 10*

**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

b) ses émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ de l'année civile précédente;

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;

d) les émissions spécifiques moyennes de $CO_2$ pour tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente;

e) la masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente.

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.

*Article 11*

**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 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 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 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 $CO_2$; 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 $CO_2$ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type 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

▼B

technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de $CO_2$ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit. La dérogation s'applique à compter du 1er janvier de l'année suivant le jour où la dérogation a été accordée.

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 1er 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 $CO_2$, 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) nº 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 ([1]).

*Article 12*

**Éco-innovations**

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de $CO_2$ rendue possible en utilisant des 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 $CO_2$/km.

2. La Commission adopte les dispositions détaillées relatives à la procédure d'approbation des technologies innovantes 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 à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 443/2009 et reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de $CO_2$ rendue possible en utilisant des technologies innovantes;

b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de $CO_2$;

([1]) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

▼B

c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du $CO_2$ selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de $CO_2$/km visée à l'article 1er du règlement (CE) nº 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.

*Article 13*

**Évaluation et rapports**

1. Au plus tard le 1er janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations prévues à l'article 11 en vue 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 147 g de $CO_2$/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 automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant, de modifier le présent règlement, conformément à la procédure législative ordinaire, 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.

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 $M_2$ et $N_2$, 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) nº 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.

▼B

4. Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établit une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de $CO_2$, du rendement énergétique et de la 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 $CO_2$ du véhicule complété.

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 $M_0$ 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 1er janvier 2018 et tous les trois ans par la suite.

6. La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de $CO_2$ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 443/2009.

À compter de la date d'application de la procédure révisée de mesure des émissions de $CO_2$, les technologies innovantes ne sont plus approuvées suivant la procédure prévue à l'article 12.

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) nº 443/2009.

Afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de $CO_2$, la Commission adapte les formules figurant à 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.

*Article 14*

**Comité**

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision nº 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 ([1]). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

*Article 15*

**Exercice de la délégation**

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.

([1]) JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.

▼B

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.

*Article 18*

**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.

▼B

*ANNEXE I*

**OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE $CO_2$**

1. Pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de $CO_2$ indicatives, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

   a) de 2014 à 2017:

   Émissions spécifiques de $CO_2$ indicatives = $175 + a \times (M - M_0)$

   où:

   M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

   $M_0$ = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) à compter de 2018:

   Émissions spécifiques de $CO_2$ indicatives = $175 + a \times (M - M_0)$

   où:

   M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

   $M_0$ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5

   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 $CO_2$ pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

▼B

*ANNEXE II*

**SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS**

A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers et détermination des données de surveillance des émissions de $CO_2$

1. Pour l'année commençant le 1er janvier 2012 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 $CO_2$ (en g/km);

   d) masse (kg);

   e) empattement (mm);

   f) largeurs de voie de l'essieu directeur (mm) et de l'autre essieu (mm);

   g) masse en charge maximale techniquement admissible (en kg) conformément à l'annexe III de la directive 2007/46/CE.

2. ►M1 Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité ou sont cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur du véhicule utilitaire léger concerné. Lorsque le certificat de conformité n'est pas utilisé, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. ◄ 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 véhicule à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de $CO_2$ 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 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque État membre détermine pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B de la présente annexe:

   a) le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur son territoire;

▼M1

   b) le nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant des valeurs pour chacun des paramètres suivants:

      i) $CO_2$ émissions;

      ii) masse;

      iii) empattement;

      iv) largeur de voie de l'essieu directeur;

      v) largeur de voie de l'autre essieu;

---

▼B

   d) pour chaque version de chaque variante 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 $CO_2$;

      iii) la masse;

▼M1

iv) masse en charge maximale techniquement admissible;

v) empattement;

vi) largeur de voie de l'essieu directeur;

vii) largeur de voie de l'autre essieu.

▼B

B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de $CO_2$ pour les véhicules utilitaires légers neufs

Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, point 3, de la présente annexe 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).

▼M1

_____

▼B

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 $CO_2$, à l'empattement, aux largeurs de voie et à la masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule doivent être recueillies.

▼M1

_____

▼B

7. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de $CO_2$ des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de $CO_2$, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et elle révise, en y apportant les modifications nécessaires, la législation applicable en matière de réception par type à l'échéance du 31 décembre 2011 au plus tard.

Lors de la définition d'une telle procédure, la Commission détermine, le cas échéant, les modalités de surveillance de la valeur de masse et d'émissions de $CO_2$, sur la base d'un tableau reprenant les valeurs d'émissions de $CO_2$ correspondant aux différentes classes de poids inertiel final, ou sur la base d'une seule valeur d'émissions de $CO_2$ dérivée de la masse du véhicule de base plus une masse ajoutée par défaut, en fonction de la classe concernée de la catégorie $N_1$. Dans ce dernier cas, cette masse serait également reprise pour la partie C de la présente annexe.

La Commission veille également à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de $CO_2$ du véhicule complété.

C. Format de transmission des données

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

▼B

**Section 1 – Données de surveillance agrégées**

| | |
|---|---|
| État membre [1]: | |
| Année: | |
| Source des données: | |

| Constructeur | Nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés | Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur d'émissions | Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de masse | Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur d'empattement | Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de largeur de voie de l'essieu directeur | Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de largeur de voie de l'autre essieu |
|---|---|---|---|---|---|---|
| (Constructeur 1) | … | … | … | … | … | … |
| (Constructeur 2) | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … |
| Total pour tous les constructeurs | … | … | … | … | … | … |

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

▼M1

**Section — 2 Données de surveillance détaillées**

| Nom du constructeur — Dénomination standard dans l'Union européenne | Nom du constructeur — Dénomination nationale standard | Nom du constructeur — Dénomination dans le registre national | Numéro de réception par type et son/ses extension(s) | Type | Variante | Version | Marque | Catégorie de véhicule réceptionné | Catégorie de véhicule immatriculé | Nombre total de nouvelles immatriculations | Émissions spécifiques de $CO_2$ (g/km) | Masse (kg) | Masse maximale en charge techniquement admissible (kg) | Empattement (mm) | Largeur de voie Essieu directeur (mm) | Largeur de voie (mm) | Type de carburant | Mode de carburation | Capacité ($cm^3$) | Consommation d'énergie électrique (Wh/km) | Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes | Réduction des émissions obtenues grâce aux technologies innovantes technologies |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manuf. 1 | Manuf. 1 | Manuf. 1 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 1 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Manuf. 1 | Manuf. 1 | Manuf. 1 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 1 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 2 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 2 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 2 | Type 2 | Variante 1 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 2 | Type 2 | Variante 1 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 2 | Type 2 | Variante 2 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |

▼M1

| Nom du constructeur — Dénomination standard dans l'Union européenne | Nom du constructeur — Dénomination nationale standard | Nom du constructeur — Dénomination dans le registre national | Numéro de réception par type et son/ses extension(s) | Type | Variante | Version | Marque | Catégorie de véhicule réceptionné | Catégorie de véhicule immatriculé | Nombre total de nouvelles immatriculations | Émissions spécifiques de $CO_2$ (g/km) | Masse (kg) | Masse maximale en charge techniquement admissible (kg) | Empattement (mm) | Largeur de voie Essieu directeur (mm) | Largeur de voie (mm) | Type de carburant | Mode de carburation | Capacité ($cm^3$) | Consommation d'énergie électrique (Wh/km) | Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes | Réduction des émissions obtenues grâce aux technologies innovantes technologies |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Construct. 1 | Construct. 1 | Construct. 1 | Numéro 2 | Type 2 | Variante 2 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 2 | Construct. 2 | Construct. 2 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 1 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 2 | Construct. 2 | Construct. 2 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 1 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 2 | Construct. 2 | Construct. 2 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 2 | Version 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Construct. 2 | Construct. 2 | Construct. 2 | Numéro 1 | Type 1 | Variante 2 | Version 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |