



2023/2767

14.12.2023

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/2767 DE LA COMMISSION**

**du 13 décembre 2023**

**établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 11, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de promouvoir le développement de nouvelles technologies automobiles avancées permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 prévoit la possibilité de prendre en considération les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par l'utilisation de ces technologies innovantes dans les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers, mais qui ne peuvent pas être pleinement quantifiées au moyen de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP).
- (2) Les règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 <sup>(2)</sup> et (UE) n° 427/2014 <sup>(3)</sup> établissent des procédures pour l'approbation et la certification de technologies innovantes permettant de réduire respectivement les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. Bien que le champ d'application de ces règlements diffère, leur contenu est presque identique.
- (3) Les champs d'application des règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 et (UE) n° 427/2014 prévoient que les améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation ne sont pas admissibles en tant qu'éco-innovations, mais l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 prévoit que ces améliorations de l'efficacité le seront à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Il est donc nécessaire de modifier les règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 et (UE) n° 427/2014 pour les aligner sur le règlement (UE) 2019/631 et faire en sorte que les demandes puissent être présentées avant 2025 afin que les constructeurs de véhicules puissent bénéficier de réductions des émissions de CO<sub>2</sub> à partir de 2025.
- (4) Il convient de fusionner les règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 et (UE) n° 427/2014 en un seul règlement, en reprenant la plupart de leurs dispositions et en introduisant de nouvelles dispositions au titre de l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 et, si nécessaire, en apportant des améliorations sur la base de l'expérience acquise dans l'application des règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 et (UE) n° 427/2014. Il convient donc d'abroger ces règlements d'exécution et de les remplacer par un seul règlement d'exécution.
- (5) Les constructeurs ou fournisseurs peuvent soumettre des demandes proposant une technologie innovante en tant qu'éco-innovation. Dans le cadre de ces demandes, ils devraient proposer une méthode contenant tous les éléments nécessaires pour déterminer avec précision les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> obtenues, en tenant compte notamment de l'identification d'une base de référence appropriée, des conditions d'essai spécifiques et de l'utilisation réelle de la technologie innovante. Ces demandes devraient également comprendre un rapport de vérification établi par un organisme indépendant et certifié démontrant l'admissibilité et les qualifications de la technologie innovante en question.

<sup>(1)</sup> JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).

<sup>(3)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 427/2014 de la Commission du 25 avril 2014 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 125 du 26.4.2014, p. 57).

- (6) Afin de simplifier la certification de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, le demandeur devrait avoir la possibilité de proposer, dans sa demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation, en plus d'une méthode d'essai détaillée pour déterminer la réduction des émissions, une méthode d'évaluation simplifiée ou une valeur prédéfinie de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. En cas de recours à des méthodes simplifiées ou à des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la réduction certifiée par les autorités d'approbation devrait être déterminée au plus bas, c'est-à-dire de manière à rendre compte de la plus faible réduction démontrée.
- (7) À la suite de la présentation d'une demande par un constructeur ou un fournisseur, la Commission devrait évaluer le caractère complet et le contenu de la demande et décider, dans un délai de neuf mois, si elle peut approuver ou non l'éco-innovation faisant l'objet de la demande.
- (8) Les constructeurs de véhicules qui souhaitent utiliser des éco-innovations pour bénéficier d'une réduction des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de leur flotte devraient déterminer les réductions de CO<sub>2</sub> aux fins de la réception par type sur la base des décisions d'approbation. Afin de limiter le mécanisme des éco-innovations aux technologies ayant une incidence plus significative sur les émissions de CO<sub>2</sub>, il y a lieu de fixer un seuil de 0,5 g/km de réduction par innovation.
- (9) Lorsqu'un véhicule est équipé de plus d'une éco-innovation, l'interaction entre ces technologies pourrait résulter en une réduction combinée de CO<sub>2</sub> moins élevée que la somme des réductions individuelles. Toute forme d'interaction de ce type devrait être évaluée aussi bien au stade de la demande qu'au stade de la réception par type afin de garantir un enregistrement précis de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.
- (10) La Commission devrait avoir la possibilité de réexaminer les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'éco-innovation attribuées aux véhicules individuels afin de garantir la bonne mise en œuvre des décisions de réception adoptées conformément au présent règlement.
- (11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement définit la procédure à suivre pour l'approbation des technologies innovantes conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2019/631.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission <sup>(4)</sup>, à l'article 3 du règlement (UE) 2019/631 et au paragraphe 3 du règlement n° 154 de l'ONU <sup>(5)</sup> s'appliquent.

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement ONU n° 154 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie électrique (WLTP) [2022/2124] (JO L 290 du 10.11.2022, p. 1).

De plus, on entend par:

- (1) «technologie innovante»: une technologie qui a été installée dans 3 % ou moins de toutes les voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union au cours de l'année  $n-4$  pour des demandes liées à des voitures particulières, ou dans 3 % ou moins de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année  $n-4$  pour les demandes relatives aux véhicules utilitaires légers, « $n$ » étant l'année de demande, ou une combinaison de ces technologies présentant des propriétés et caractéristiques techniques similaires et pour laquelle la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> peut être démontrée au moyen d'une seule méthode;
- (2) «éco-innovation»: une technologie innovante assortie d'une méthode d'essai qui a été approuvée par la Commission conformément au présent règlement;
- (3) «fournisseur»: le constructeur d'une technologie innovante responsable de la conformité de la production, son mandataire dans l'Union ou l'importateur;
- (4) «demandeur»: un constructeur ou un fournisseur, ou un groupe de constructeurs ou de fournisseurs, qui soumet une demande d'éco-innovation;
- (5) «décision d'approbation»: une décision d'exécution de la Commission relative à l'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation;
- (6) «organisme indépendant et certifié»: un service technique de catégorie A ou B visé à l'article 68, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> satisfaisant aux exigences énoncées aux articles 69 et 70 du même règlement et qui n'est pas un service technique interne d'un constructeur;
- (7) «conditions d'essai spécifiques»: des conditions d'essai qui sont définies pour démontrer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de la technologie innovante avec un degré élevé de signification statistique et qui ne sont pas énoncées dans le règlement (UE) 2017/1151;
- (8) «véhicule éco-innovant»: un véhicule équipé de la technologie innovante, ou la technologie innovante en tant qu'élément indépendant;
- (9) «véhicule de base»: un véhicule non équipé de la technologie innovante mais qui, à tous autres égards, est identique au véhicule éco-innovant, ou une technologie de base en tant qu'élément indépendant.

### Article 3

#### **Demande d'éco-innovation**

1. Le demandeur soumet sa demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation («demande d'éco-innovation») à la Commission par courrier électronique. Si les données justificatives ne peuvent pas être envoyées par courrier électronique, elles sont envoyées sur un support de données électronique ou chargées sur un serveur accessible par la Commission.

2. Une demande d'éco-innovation comprend les éléments suivants:

- a) les coordonnées du demandeur;
- b) une description de la technologie innovante, de la manière dont elle est installée sur un véhicule, de la catégorie de véhicule (M1 ou N1), du type de propulsion (c'est-à-dire véhicule ICE pur, VHE-NRE ou VHE-RE), du type de carburant et du mode de carburant couvert;
- c) une proposition de méthode visant à démontrer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la technologie innovante ou, lorsque cette méthode est déjà exposée dans une décision d'approbation existante, une référence à cette méthode;
- d) un rapport de vérification.

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

3. Nonobstant le paragraphe 2, point c), le demandeur peut également inclure dans sa demande une méthode simplifiée associée à la méthode visée au paragraphe 2, point c), ou des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.
4. Lorsque le demandeur est un groupe de constructeurs ou de fournisseurs, et lorsque des raisons liées à la confidentialité ou à la concurrence l'exigent, plusieurs rapports de vérification peuvent être fournis par les membres du groupement demandeur pour différents ensembles de données étayant la même demande.

#### Article 4

### Méthode permettant de démontrer les réductions de CO<sub>2</sub> de la technologie innovante

1. La méthode visée à l'article 3, paragraphe 2, point c), et, le cas échéant, la méthode simplifiée associée visée à l'article 3, paragraphe 3, fournissent des résultats en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> vérifiables et reproductibles.
2. La méthode visée à l'article 3, paragraphe 2, point c), du présent règlement:
  - a) définit des conditions d'essai spécifiques;
  - b) identifie un véhicule de base au moyen de données statistiques sur la base desquelles il est possible de formuler des hypothèses vérifiables quant à son caractère approprié et à sa représentativité;
  - c) définit la manière de déterminer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la technologie innovante, en tenant compte des conditions d'essai spécifiques visées au point a), de l'utilisation réelle de la technologie innovante, étayée par des données statistiques, et de la mesure dans laquelle la technologie innovante est déjà couverte par l'essai du type 1 défini à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;
  - d) tient compte de tout effet de détérioration de la technologie au fil du temps et de la mesure dans laquelle cela modifie les réductions des émissions de CO<sub>2</sub>;
  - e) le cas échéant, tient compte de l'interaction avec d'autres éco-innovations et de la mesure dans laquelle celle-ci modifie les réductions des émissions de CO<sub>2</sub>.
3. La méthode simplifiée visée à l'article 3, paragraphe 3, fournit des résultats en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> inférieurs ou égaux à ceux déterminés à l'aide de la méthode associée visée à l'article 3, paragraphe 2, point c), y compris toute interaction possible avec d'autres éco-innovations approuvées.
4. En cas de recours à des valeurs prédéfinies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> proposées conformément à l'article 3, paragraphe 3, ces valeurs sont inférieures ou égales aux réductions de CO<sub>2</sub> déterminées conformément à la méthode visée à l'article 3, paragraphe 2, point c).

#### Article 5

### Rapport de vérification

1. Dans le rapport de vérification visé à l'article 3, paragraphe 2, point d), du présent règlement, l'organisme agréé et indépendant:
  - a) déclare être considéré comme un organisme indépendant et certifié;
  - b) démontre que la technologie proposée ou la combinaison de technologies proposée peut être considérée comme une technologie innovante;
  - c) démontre que la technologie innovante remplit les conditions énoncées à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/631;
  - d) démontre que la technologie innovante concerne des éléments inhérents au fonctionnement efficace du véhicule ou constitue une amélioration de l'efficacité des systèmes de climatisation;
  - e) démontre que les méthodes visées à l'article 3 satisfont aux exigences prévues à l'article 4;

- f) décrit l'interaction entre la technologie innovante et toutes les éco-innovations couvertes par les décisions de réception qui peuvent être montées sur le même véhicule, et précise l'incidence de cette interaction sur la réduction totale des émissions de CO<sub>2</sub>.
2. Lorsque la demande concerne une technologie innovante déjà couverte par une décision d'approbation existante, le paragraphe 1, points b) à f), peut être remplacé par des références à cette décision d'approbation.

#### Article 6

### Vérification du caractère complet de la demande et décision d'approbation

1. Dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception d'une demande d'éco-innovation, la Commission notifie au demandeur si la demande est considérée comme complète ou non. La Commission peut inviter le demandeur à fournir des éléments supplémentaires pour compléter sa demande et lui notifie, dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la réception de ces éléments, si la demande est considérée comme complète ou non.
2. Si le demandeur ne fournit pas les informations manquantes dans le délai imparti, la demande est considérée comme ayant été retirée.
3. Dès qu'elle a constaté qu'une demande est complète, la Commission procède à son évaluation. Lorsque la Commission constate que les méthodes visées à l'article 3 ne satisfont pas aux exigences énoncées à l'article 4, elle peut les adapter ou proposer d'autres méthodes que celles proposées par le demandeur. Elle consulte le demandeur dans ces cas-là.
4. Dans un délai de neuf mois à compter de la réception d'une demande complète d'éco-innovation, la Commission rend une décision d'approbation si elle conclut que le rapport de vérification visé à l'article 3, paragraphe 2, point d), satisfait aux exigences énoncées à l'article 5. Si elle ne parvient pas à cette conclusion, la Commission notifie au demandeur le refus de la demande et fournit des justifications.
5. Le délai de neuf mois visé au paragraphe 4 peut être prolongé de cinq mois au maximum lorsque la Commission constate que, en raison de la complexité de la technologie innovante ou de la méthode qui l'accompagne, l'application de l'éco-innovation ne peut pas être évaluée de manière appropriée dans un délai de neuf mois.

Dans ce cas, la Commission notifie au demandeur, dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande complète d'éco-innovation, la prolongation du délai.

6. La décision d'approbation précise les informations requises pour déterminer la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'article 7.
7. La Commission peut à tout moment modifier, de sa propre initiative, une décision d'approbation, en particulier pour tenir compte du progrès technique.

#### Article 7

### Réductions certifiées d'émissions de CO<sub>2</sub> résultant d'éco-innovations

1. Un constructeur souhaitant bénéficier d'une réduction de ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> grâce aux réductions en la matière obtenues par une éco-innovation procède conformément à l'annexe XII du règlement (UE) 2017/1151 et fait mention de la décision d'approbation.
2. L'autorité compétente en matière de réception visée à l'annexe XII du règlement (UE) 2017/1151 détermine les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> résultant de l'éco-innovation conformément à l'article 30 du règlement (UE) 2018/858, en recourant à la méthode définie dans la décision d'approbation.
3. Lorsque les réductions de CO<sub>2</sub> pour une voiture particulière sont inférieures à 0,5 g/km, ces réductions ne sont pas considérées aux fins de la réception par type, et leur valeur n'est pas indiquée dans le certificat de conformité.

4. Lorsque des véhicules sont équipés de plusieurs éco-innovations, le constructeur indique dans la demande de réception CE par type au titre de l'annexe XII du règlement (UE) 2017/1151 si les interactions entre ces éco-innovations peuvent ou non avoir une incidence sur la réduction totale de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

Si les éco-innovations ne présentent pas de telles interactions, les réductions de CO<sub>2</sub> sont démontrées séparément pour chaque éco-innovation, et le total des réductions de CO<sub>2</sub> aux fins de la certification des véhicules est la somme des réductions de CO<sub>2</sub> des différentes éco-innovations.

Si les éco-innovations présentent de telles interactions, le constructeur fournit un rapport d'un organisme agréé et indépendant sur l'incidence de l'interaction sur la réduction totale des éco-innovations présentes dans les véhicules, à moins que cette incidence ne soit quantifiée dans la décision d'approbation.

Lorsque, en raison de ces interactions, le total des réductions de CO<sub>2</sub> est inférieur à 0,5 g CO<sub>2</sub>/km multiplié par le nombre d'éco-innovations installées dans le véhicule, les réductions de CO<sub>2</sub> ne sont pas considérées aux fins de la réception par type et leur valeur n'est pas indiquée dans le certificat de conformité.

5. Dans le cas de véhicules complétés liés à des véhicules de base incomplets tels que définis à l'article 3 du règlement (UE) 2018/858, seules les éco-innovations installées sur le véhicule de base sont prises en considération pour la certification de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> résultant d'une éco-innovation.

#### Article 8

### Réexamen des réductions de CO<sub>2</sub>

1. La Commission peut vérifier les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> attribuées à des véhicules individuels au moyen d'une méthode définie dans les décisions de réception applicables.
2. Lorsqu'elle constate une différence entre les réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> et les réductions de CO<sub>2</sub> qu'elle a vérifiées, la Commission en informe le constructeur.

La Commission peut également informer le constructeur lorsqu'elle constate des différences ou des incohérences dans la méthode ou dans la technologie innovante par rapport aux informations qu'elle avait reçues dans le cadre de la demande, ou lorsqu'elle est informée de telles différences ou incohérences.

Le constructeur peut, dans un délai de quarante jours à compter de la réception de la notification, fournir à la Commission des éléments prouvant l'exactitude des réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub>.

3. Lorsque les preuves visées au paragraphe 2 ne sont pas fournies dans le délai indiqué dans le paragraphe 2, troisième alinéa, ou que les preuves fournies se révèlent insatisfaisantes, la Commission peut décider de ne pas tenir compte des réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> pour le calcul des émissions spécifiques moyennes du constructeur pour toutes les années civiles pour lesquelles ces réductions certifiées des émissions ont été comptabilisées.

#### Article 9

### Abrogation

Les règlements d'exécution (UE) n° 725/2011 et (UE) n° 427/2014 sont abrogés.

#### Article 10

### Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 13 décembre 2023.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---