

# DÉCISIONS

## DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2020/1714 DE LA COMMISSION

du 16 novembre 2020

**modifiant la décision d'exécution (UE) 2019/1119 en ce qui concerne la méthode d'essai pour certaines voitures particulières électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur et afin de tenir compte de l'utilisation de carburants de substitution, ainsi que la décision d'exécution (UE) 2020/1339 en ce qui concerne les feux de position arrière**

(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 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 7 février 2020, les constructeurs Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover Ltd, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s, Toyota Motor Europe et Volkswagen Nutzfahrzeuge ont présenté, conformément à l'article 12 bis du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission <sup>(2)</sup>, une demande conjointe (ci-après la «première demande») de modification de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 de la Commission <sup>(3)</sup> afin de modifier la méthode d'essai pour certaines voitures particulières électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur (VEH-NRE) de la catégorie M<sub>1</sub>.
- (2) Le 21 avril 2020, les fabricants FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s et Ford-Werke GmbH ont présenté une demande conjointe (ci-après la «seconde demande»), conformément à l'article 12 bis du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011, de modification de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 afin de tenir compte de l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié (GPL), du gaz naturel comprimé (GNC) et de l'éthanol (E85).
- (3) La Commission a examiné ces deux demandes conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2019/631, au règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission et aux directives techniques pour la préparation des demandes d'approbation de technologies innovantes conformément au règlement (CE) n° 443/2009 et au règlement (UE) n° 510/2011 [version de juillet 2018 (V2)] <sup>(4)</sup>.
- (4) Dans la première demande, les demandeurs appellent à modifier la méthode d'essai définie à l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 afin de permettre que les conditions d'essai applicables aux voitures particulières à moteur à combustion interne s'appliquent aux VEH-NRE pour lesquels l'utilisation de valeurs non corrigées de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> est autorisée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 2, paragraphe 1.1.4, du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission <sup>(5)</sup>.

<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> Décision d'exécution (UE) 2019/1119 de la Commission du 28 juin 2019 relative à l'approbation d'un éclairage extérieur performant par diodes électroluminescentes destiné à être utilisé dans les véhicules à moteur à combustion interne et dans les véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, en tant que technologie innovante pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 176 du 1.7.2019, p. 67).

<sup>(4)</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/July%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

<sup>(5)</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 de la Commission (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

- (5) À l'appui de leur demande, les demandeurs ont fourni des éléments de preuve montrant qu'en raison du faible degré d'électrification de la catégorie spécifique de VEH-NRE concernée, un facteur de correction du CO<sub>2</sub> statistiquement significatif, tel que visé au point 4.1.2 de l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119, ne peut être déterminé.
- (6) Compte tenu des arguments présentés, en raison du faible degré d'électrification, les VEH-NRE pour lesquels l'utilisation de valeurs non corrigées de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> est autorisée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 2, paragraphe 1.1.4, du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission devraient, aux fins du calcul de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> obtenue au moyen de la technologie innovante en question, être considérés comme équivalents aux véhicules à moteur à combustion interne. Par conséquent, les conditions d'essai applicables aux voitures particulières à moteur à combustion interne, définies à l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119, devraient s'appliquer à cette catégorie spécifique de VEH-NRE. En ce qui concerne les autres VEH-NRE, la méthode d'essai devrait rester inchangée.
- (7) En ce qui concerne la seconde demande, il est justifié de clarifier la méthode d'essai en ajoutant des facteurs de conversion des carburants et de consommation électrique pour le GPL et le GNC. Étant donné la disponibilité limitée de l'E85 sur l'ensemble du marché de l'Union, il n'est toutefois pas considéré comme justifié de distinguer ce carburant de l'essence aux fins de la méthode d'essai.
- (8) Compte tenu des nouvelles informations sur les taux d'utilisation des feux d'angle et des feux de virage statiques, il convient de remplacer les taux d'utilisation existants prévus pour ces feux dans la décision d'exécution (UE) 2019/1119 par des taux plus prudents, comme le prévoit la décision d'exécution (UE) 2020/1339 de la Commission <sup>(6)</sup>.
- (9) Afin de garantir la sécurité juridique, les constructeurs devraient avoir la possibilité, pendant une période déterminée, de présenter des demandes de certification de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> aux autorités chargées de la réception par type conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1119 dans sa version du 28 juin 2019. Les modifications énoncées dans la présente décision n'affectent pas la validité des certifications délivrées conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1119 dans cette version.
- (10) Dans la demande qui a été approuvée par la décision d'exécution (UE) 2020/1339, des éléments de preuve ont été fournis montrant que l'utilisation de lampes DEL performantes dans les feux de position arrière ne dépassait pas le seuil de pénétration du marché visé à l'article 2, paragraphe 2, point a), du règlement d'exécution (UE) n° 427/2014 de la Commission <sup>(7)</sup> et que ces feux auraient donc dû être inclus dans le champ d'application de la décision d'exécution (UE) 2020/1339. Il convient par conséquent de modifier ladite décision afin d'y inclure les feux de position arrière.
- (11) Étant donné que les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> certifiées conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1119 peuvent être prises en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes d'un constructeur à partir de l'année civile 2021, il convient que la présente décision entre en vigueur rapidement.
- (12) Il convient dès lors de modifier les décisions d'exécution (UE) 2019/1119 et (UE) 2020/1339 en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

**Modifications de la décision d'exécution (UE) 2019/1119**

La décision d'exécution (UE) 2019/1119 est modifiée comme suit:

1) À l'article 4, le paragraphe 2 a) suivant est inséré:

«2 a) Lorsque la technologie innovante équipe un véhicule bicarburant ou à carburant modulable, l'autorité chargée de la réception enregistre la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> comme suit:

a) pour un véhicule bicarburant utilisant de l'essence et des carburants gazeux, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en ce qui concerne le GPL ou le GNC;

<sup>(6)</sup> Décision d'exécution (UE) 2020/1339 de la Commission du 23 septembre 2020 relative à l'approbation, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, d'un éclairage extérieur performant à diodes électroluminescentes, en tant que technologie innovante permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de certains véhicules utilitaires légers au regard de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (JO L 313 du 28.9.2020, p. 4).

<sup>(7)</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).

- b) pour un véhicule à carburant modulable utilisant de l'essence et de l'E85, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en ce qui concerne l'essence.»

2) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

#### Période transitoire et codes d'éco-innovation

1. Jusqu'au 24 mars 2021, un constructeur peut demander la certification de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'autorité chargée de la réception par type, conformément à la présente décision dans sa version du 28 juin 2019. Si tel est le cas, le code d'éco-innovation à faire figurer dans la documentation de réception par type est "28".

2. Lorsque le constructeur demande la certification de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> par l'autorité chargée de la réception par type, conformément à la présente décision sans faire référence à sa version du 28 juin 2019, le code d'éco-innovation à faire figurer dans la documentation de réception par type est "37".

3. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant au code d'éco-innovation 28 ou 37 peut être prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur à compter de l'année civile 2021.»

3) L'annexe est modifiée comme suit:

a) le point 2 est modifié comme suit:

i) la ligne CF est remplacée par la ligne suivante:

«CF — Facteur de conversion tel que spécifié au tableau 5»;

ii) la ligne V<sub>pe</sub> est remplacée par la ligne suivante:

«V<sub>pe</sub> — Consommation délivrant la puissance effective (consommation spécifique), telle que spécifiée dans le tableau 4»;

b) le point 4.1.1 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«4.1.1. Les voitures particulières à moteur à combustion interne ainsi que les VEH-NRE de catégorie M<sub>1</sub> pour lesquels l'utilisation de valeurs non corrigées de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> est autorisée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 2, paragraphe 1.1.4, du règlement (UE) 2017/1151»;

ii) le tableau 4 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 4

#### Consommation spécifique

Type de moteur	Consommation spécifique (V <sub>pe</sub> ) [l/kWh]
Essence/E85	0,264
Essence/E85 turbo	0,280
Gazole	0,220
GPL	0,342
GPL turbo	0,363
	Consommation spécifique (V <sub>pe</sub> ) [m <sup>3</sup> /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275»

iii) la ligne «CF: Facteur de conversion (l/100 km) - (g CO<sub>2</sub>/km) [gCO<sub>2</sub>/l], tel que spécifié dans le tableau 5» est remplacée par la ligne suivante:

«CF: Facteur de conversion tel que défini au tableau 5.»;

iv) le tableau 5 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 5

**Facteur de conversion des carburants**

Type de carburant	Facteur de conversion (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Essence/E85	2 330
Gazole	2 640
GPL	1 629
	Facteur de conversion (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	1 795»

v) au tableau 6, les lignes relatives au feu d'angle et au feu de virage statique sont remplacées par les lignes suivantes:

«Feu d'angle	0,019
Feu de virage statique	0,039»;

c) le point 4.1.2 est modifié comme suit:

i) le titre est remplacé par le texte suivant:

«4.1.2. Les VEH-NRE ne relevant pas du champ d'application du point 4.1.1»;

ii) le titre du tableau 7 est remplacé par le titre suivant:

**«Rendement du convertisseur CC-CC pour les différentes architectures des feux du véhicule»;**

d) le point 4.2 est modifié comme suit:

i) le titre du point 4.2.1 est remplacé par le titre suivant:

«4.2.1. Les voitures particulières à moteur à combustion interne ainsi que les VEH-NRE de catégorie M<sub>1</sub> pour lesquels l'utilisation de valeurs non corrigées de mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> est autorisée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 2, paragraphe 1.1.4, du règlement (UE) 2017/1151»;

ii) le titre du point 4.2.2 est remplacé par le titre suivant:

«4.2.2. Les VEH-NRE ne relevant pas du champ d'application du point 4.2.1».

Article 2

**Modifications de la décision d'exécution (UE) 2020/1339**

La décision d'exécution (UE) 2020/1339 est modifiée comme suit:

1) À l'article 1<sup>er</sup>, le point n) suivant est ajouté:

«n) feux de position arrière».

2) L'annexe est modifiée comme suit:

a) au tableau 3, la ligne suivante est ajoutée:

«Feu de position arrière	12»
--------------------------	-----

b) au tableau 4, la ligne suivante est ajoutée:

«Feu de position arrière	0,36»
--------------------------	-------

*Article 3***Entrée en vigueur**

La présente décision entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 16 novembre 2020.

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

---