

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° 404/2014 DE LA COMMISSION

du 17 février 2014

**modifiant l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers neufs ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape**

(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) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers<sup>(1)</sup>, et notamment son article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission<sup>(2)</sup> établit une nouvelle méthode pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules de catégorie N<sub>1</sub> ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape (ci-après, les «véhicules multiétapes»). Cette nouvelle méthode doit s'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, mais pouvait déjà être appliquée sur une base volontaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013.
- (2) L'annexe II, partie B, section 7, du règlement (UE) n° 510/2011 prévoit que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés doivent être allouées au constructeur du véhicule de base. Pour ce faire, il faut que les véhicules multiétapes complétés puissent être reconnus dans le processus de surveillance et que le constructeur du véhicule de base puisse être identifié. Cela suppose également que certaines données concernant le véhicule de base soient déterminées conformément à la méthodologie figurant à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008.
- (3) Conformément à l'article 8, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011, les constructeurs des véhicules de base ont le droit de vérifier les données concernant un véhicule multiétape sur la base desquelles leurs objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont calculés. Il est donc opportun de fournir les paramètres de données pertinents garantissant que cette vérification puisse être réalisée efficacement.
- (4) La méthodologie figurant à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 s'applique en ce qui concerne les véhicules incomplets et complétés. Toutefois, lorsqu'un véhicule complet est encore transformé avant la première immatriculation, il convient de préciser que ce sont la masse en ordre de marche et les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule complet utilisé en tant que véhicule de base qui doivent être surveillées et prises en compte pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques.

<sup>(1)</sup> JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

- (5) Il est nécessaire de préciser davantage les données qui doivent être fournies afin de garantir que la performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules multiétapes puisse être surveillée et vérifiée de manière adéquate et efficace.
- (6) Un véhicule est identifié par un numéro d'identification du véhicule (ci-après dénommé «NIV»), c'est-à-dire un code alphanumérique attribué au véhicule par le constructeur, conformément au règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission <sup>(1)</sup>. La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> prévoit, à son annexe XVII, section 4, que le numéro d'identification du véhicule de base est, en règle générale, conservé tout au long des étapes ultérieures du processus de réception pour garantir la traçabilité du processus. Grâce au NIV, il devrait donc être possible d'établir un lien entre le véhicule complété et un véhicule de base et de déterminer ainsi le constructeur du véhicule de base responsable des émissions de CO<sub>2</sub>. En outre, il convient que le NIV permette au constructeur du véhicule de base de vérifier les données pertinentes relatives au véhicule de base. Étant donné qu'aucun autre paramètre ne peut fournir ce genre de lien, il y a lieu de demander aux États membres de surveiller et de communiquer à la Commission les NIV des véhicules de catégorie N<sub>1</sub> nouvellement immatriculés, grâce au système de collecte des données de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE).
- (7) Pour calculer les objectifs d'émissions spécifiques en ce qui concerne les véhicules multiétapes, il est nécessaire, conformément à l'annexe II, partie B, section 7, du règlement (UE) n° 510/2011, de prendre en considération la masse ajoutée par défaut, déterminée conformément à l'annexe XII, point 5.3, du règlement (CE) n° 692/2008. Cela nécessitera la surveillance et la communication de la masse en ordre de marche du véhicule de base et de la masse maximale en charge techniquement admissible dudit véhicule, grâce auxquelles la masse ajoutée par défaut peut être déterminée, ou encore la surveillance et la communication de la masse ajoutée par défaut elle-même. En outre, afin de déterminer si un véhicule multiétape relève du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011, il est nécessaire de vérifier que la masse de référence du véhicule complété ne dépasse pas les limites visées à l'article 2, paragraphe 1, dudit règlement.
- (8) Lorsque les États membres ne sont pas en mesure de fournir tous les paramètres requis au titre de l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011, en raison de la conception de leur système d'enregistrement des données relatives aux véhicules utilitaires légers neufs, ces paramètres peuvent être fournis par les constructeurs concernés dans la notification visée à l'article 8, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011.
- (9) Pour cette même raison, les constructeurs peuvent, conformément au règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission <sup>(3)</sup>, fournir à la Commission et à l'AEE les NIV qu'ils ont attribués aux véhicules vendus au cours de l'année civile précédente ou pour lesquels une garantie a été délivrée au cours de cette même année.
- (10) Les NIV peuvent, à la suite de l'immatriculation d'un véhicule pour sa mise en circulation routière, être liés à des ensembles de données permettant d'identifier le propriétaire du véhicule. Toutefois, le NIV ne comporte pas, en soi, de données à caractère personnel, et le traitement des données aux fins du règlement (UE) n° 510/2011 ne nécessite l'accès à aucune donnée à caractère personnel liée ni le traitement d'aucune de ces données. La surveillance et la communication des NIV ne sont donc pas considérées comme s'apparentant au traitement de données à caractère personnel relevant du champ d'application de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> ou du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>. Il est toutefois reconnu que les NIV peuvent être considérés comme des données sensibles, notamment en ce qui concerne la prévention du vol de véhicules, et il convient donc de veiller à ce que les NIV communiqués à la Commission et à l'AEE ne soient pas rendus publics.
- (11) En rapprochant les NIV communiqués par les États membres de ceux fournis par les constructeurs, il convient que la Commission, soutenue par l'AEE, identifie les constructeurs et les véhicules concernés et prépare une série de données provisoires conformément à l'article 10 *ter* du règlement d'exécution (UE) n° 293/2012.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission du 3 avril 2012 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs en application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 98 du 4.4.2012, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- (12) Afin de garantir le parallélisme total entre les exigences de surveillance fixées dans le règlement (UE) n° 510/2011 et celles applicables aux voitures particulières fixées dans le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, il convient d'adapter les exigences prévues à l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 relatives à la fourniture de données agrégées et aux méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers.
- (13) Il convient dès lors de modifier l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

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 17 février 2014.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

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

## ANNEXE

L'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 est modifiée comme suit:

1) La partie A est modifiée comme suit:

a) la section 1 est remplacée par le texte suivant:

«1. Données détaillées

1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf la première fois qu'il est immatriculé sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) numéro de réception par type et son extension;
- c) type, variante et version;
- d) marque;
- e) catégorie de véhicule réceptionné;
- f) catégorie de véhicule immatriculé;
- g) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>;
- h) masse en ordre de marche;
- i) masse maximale en charge techniquement admissible;
- j) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- k) type de carburant et mode de carburation;
- l) cylindrée;
- m) consommation d'énergie électrique;
- n) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO<sub>2</sub> obtenue grâce à cette technologie;
- o) numéro d'identification du véhicule.

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé.

1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

- a) le véhicule (incomplet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) de la section 1.1 ou, au lieu des données indiquées aux points h) et i), la masse ajoutée par défaut communiquée dans le cadre des informations relatives à la réception par type précisées à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE;
- b) le véhicule (complet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) de la section 1.1;
- c) le véhicule complété: les données indiquées aux points a), f), g), h), j), k), l), m) et o) de la section 1.1.

Si aucune des données visées aux points a) et b) de la présente section ne peut être communiquée pour le véhicule de base, l'État membre communique à la place les données relatives au véhicule complété.

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour les véhicules complétés de catégorie N<sub>1</sub>.

Le numéro d'identification du véhicule visé au point o) de la section 1.1 n'est pas rendu public.»

b) la section 3 est remplacée par le texte suivant:

«3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:

- a) les sources utilisées pour la collecte des données détaillées visées à la section 1;
- b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;
- c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétape, le cas échéant;
- d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle;
- e) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.»

2) La partie B est modifiée comme suit:

a) la partie introductive et la section 1 sont modifiées comme suit:

«B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs

Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, sections 1 et 3, de la présente annexe sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés

Les États membres déterminent le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée, ventilé entre les véhicules soumis à la réception CE par type, les véhicules soumis à une réception individuelle et les véhicules soumis à une réception nationale de petites séries, ainsi que, le cas échéant, le nombre de véhicules multiétapes.»

b) la section 4 est supprimée;

c) à la section 7, l'alinéa suivant est ajouté:

«Bien que la masse ajoutée par défaut soit prise en compte pour la partie C de la présente annexe, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 8, paragraphe 4.

Lorsque le véhicule de base est un véhicule complet, la masse en ordre de marche de ce véhicule est utilisée pour le calcul de l'objectif d'émissions spécifiques. Toutefois, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques.»

3) La partie C est remplacée par le texte suivant:

«C. Formats de transmission des données

Pour chaque année, les États membres communiquent les informations indiquées dans la partie A, sections 1 et 3, en respectant les formats ci-après:

#### Section 1 — Données de surveillance agrégées

État membre <sup>(1)</sup>	
Année	
Source des données	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type	

Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétape (le cas échéant)	

(<sup>1</sup>) Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, "EL" et "UK".

## Section 2 — Données de surveillance détaillées — pour chaque véhicule

Référence à la partie A, section 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé ( <sup>1</sup> )
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'UE ( <sup>2</sup> )
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLET/VÉHICULE DE BASE ( <sup>3</sup> )
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLÉTÉ ( <sup>3</sup> )
	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre ( <sup>2</sup> )
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque
e)	Catégorie de véhicule réceptionné
f)	Catégorie de véhicule immatriculé
g)	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub>
h)	Masse en ordre de marche VÉHICULE DE BASE
	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) ( <sup>4</sup> )	Masse maximale en charge techniquement admissible
j)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)
k)	Type de carburant
	Mode de carburation

Référence à la partie A, section 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé <sup>(1)</sup>
l)	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )
m)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
n)	Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes
	Réduction des émissions obtenue grâce à la/aux technologie(s) innovante(s)
o)	Numéro d'identification du véhicule
Annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE <sup>(5)</sup>	Masse ajoutée par défaut (le cas échéant pour les véhicules multiétapes)

## Notes:

- (<sup>1</sup>) Lorsque, dans le cas de véhicules multiétapes, les données ne peuvent pas être communiquées pour le véhicule de base, l'État membre communique au moins les données indiquées dans le présent format pour le véhicule complété. Lorsque le numéro d'identification du véhicule ne peut pas être communiqué, toutes les données détaillées doivent être fournies pour le véhicule complet, le véhicule complété ainsi que le véhicule de base, conformément à la partie A, section 1.2, points a), b) et c), de la présente annexe.
- (<sup>2</sup>) Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne "nom du constructeur dans le registre de l'État membre" alors que dans la colonne "nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne" est indiqué "AA-NSS" ou "AA-IVA" suivant le cas.
- (<sup>3</sup>) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer le constructeur du véhicule (incomplet/complet) de base. Si le constructeur du véhicule de base n'est pas connu, indiquer uniquement le constructeur du véhicule complété.
- (<sup>4</sup>) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base.
- (<sup>5</sup>) Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.»