

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2019/986 DE LA COMMISSION**du 7 mars 2019****modifiant les annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de CO₂ 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 CO₂ des véhicules légers ⁽¹⁾, et en particulier son article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, et son article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) À partir du 1^{er} septembre 2019, tous les véhicules utilitaires légers seront soumis à une nouvelle procédure d'essai réglementaire pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers, la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽²⁾, qui remplacera le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) établi par le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission ⁽³⁾. Il convient donc d'établir une nouvelle méthode de détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules de catégorie N₁ ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape («véhicules multiétapes»).
- (2) Conformément au règlement (UE) n° 510/2011, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules multiétapes doivent être allouées au constructeur du véhicule de base. Afin de permettre au constructeur du véhicule de base de planifier efficacement et avec suffisamment de certitude le respect de ses objectifs d'émissions spécifiques, il convient de mettre en place une méthode garantissant que les émissions de CO₂ et la masse des véhicules de base incomplets qui seront allouées à ce constructeur sont connues au moment de la production et de la vente du véhicule de base incomplet et pas seulement au moment où le constructeur de la dernière étape met le véhicule complété sur le marché.
- (3) En vue de la détermination des émissions de CO₂ d'un véhicule de base incomplet, il y a lieu d'utiliser la méthode d'interpolation prévue au règlement (UE) 2017/1151, dans laquelle les valeurs d'entrée spécifiques devraient être choisies de manière à obtenir des valeurs d'émissions de CO₂ et de masse aussi représentatives que possible des valeurs déterminées ultérieurement pour le véhicule complété final. Par souci de cohérence, le calcul de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur du véhicule de base devrait tenir compte des valeurs de masse déterminées à cette fin.
- (4) Le constructeur du véhicule de base devrait communiquer à la Commission les valeurs d'entrée utilisées dans le cadre de la méthode d'interpolation ainsi que les valeurs de masse et d'émissions de CO₂ du véhicule de base incomplet. Dans le même temps, les États membres devraient continuer à communiquer à la Commission les émissions spécifiques de CO₂ et la masse des véhicules complétés finaux.
- (5) Sur la base des données communiquées, la Commission devrait évaluer de manière continue la représentativité des valeurs d'émissions de CO₂ du véhicule de base et informer les constructeurs de toute divergence constatée. En cas de divergence importante et persistante entre les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du véhicule complété final et la moyenne des valeurs de surveillance d'émissions de CO₂ déterminées pour le constructeur du véhicule de base, ce sont les valeurs relatives aux véhicules complétés finaux qui devraient être utilisées pour déterminer si les constructeurs respectent leurs objectifs d'émissions spécifiques.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} 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).

⁽³⁾ 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 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).

(6) Il convient dès lors de modifier les annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011 sont modifiées 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 7 mars 2019.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011 sont modifiées comme suit:

1) à l'annexe I, au point 1 c), le paragraphe suivant est ajouté:

«Dans le cas des véhicules multiétapes incomplets visés à l'annexe II, partie A, point 1a, la masse de surveillance (M_{mon}) est utilisée à la place de la valeur M. La masse de surveillance est calculée selon la formule suivante:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

dans laquelle:

MRO_{base} et B_0 sont définis à l'annexe II, partie A, point 1a.1a).»;

2) à l'annexe II, la partie A est modifiée comme suit:

a) le point 1.2 est supprimé avec effet au 1^{er} janvier 2021;

b) les points 1a, 1a.1, 1b et 1c suivants sont insérés:

«1a. Émissions spécifiques de CO₂ des véhicules multiétapes de catégorie N₁ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151

Avec effet au 1^{er} septembre 2019, un constructeur détermine, pour chaque véhicule de base incomplet de catégorie N₁ soumis à la réception par type multiétape conformément à la directive 2007/46/CE, les émissions spécifiques de CO₂ de ce véhicule de base, ci-après dénommées "les émissions de CO₂ de surveillance" conformément à la méthode exposée au point 1a.1, et les communique à la Commission.

La Commission utilise les valeurs d'émissions de CO₂ de surveillance du véhicule de base incomplet qui lui sont communiquées conformément au premier paragraphe pour calculer les émissions spécifiques de CO₂ moyennes du constructeur du véhicule de base durant l'année civile au cours de laquelle le véhicule multiétape complété est immatriculé, sauf si les conditions visées au point 1b. sont réunies.

En ce qui concerne les véhicules de base complétés, les émissions de CO₂ et la masse en ordre de marche de ce véhicule sont utilisées aux fins de la surveillance des émissions de CO₂.

1a.1 Calcul des émissions spécifiques de CO₂ du véhicule de base incomplet

Le constructeur du véhicule de base calcule la valeur de CO₂ d'un véhicule de base incomplet conformément à la méthode d'interpolation visée aux points 3.2.3.2 ou 3.2.4 de l'annexe XXI, sous-annexe 7, du règlement (UE) 2017/1151 en fonction de la méthode appliquée pour la réception par type du véhicule de base au regard des émissions, dans laquelle les termes sont définis comme indiqué au point correspondant avec les exceptions suivantes:

a) Masse du véhicule

Le terme "TM_{ind}" visé aux points 3.2.3.2.1 ou 3.2.4.1.1.1 de l'annexe XXI, sous-annexe 7, du règlement (UE) 2017/1151 est remplacé par la masse par défaut du véhicule de base, DM_{base}, ou, le cas échéant, la valeur minimale de la masse d'essai, TM_L ou la valeur maximale de la masse d'essai, TM_H.

DM_{base} est déterminée selon la formule suivante:

$$\text{DM}_{\text{base}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

dans laquelle:

MRO_{base} est la masse en ordre de marche du véhicule de base telle que définie à l'annexe XXI, point 3.2.5, du règlement (UE) 2017/1151

B_0 est la masse de la carrosserie établie à 1,375

M_{VL} est la masse représentative de la charge du véhicule, soit 28 pour cent de la charge maximale du véhicule, celle-ci étant définie comme la masse en charge maximale techniquement admissible moins la masse en ordre de marche du véhicule de base multipliée par B_0 , moins 25 kg.

B_0 est calculé en tant que moyenne pondérée du rapport entre la somme de la somme de la masse en ordre de marche des véhicules de base incomplets pour tous les véhicules multiétapes immatriculés pendant l'année civile et la masse ajoutée par défaut calculée conformément à l'annexe XII, section 5, du règlement (CE) n° 692/2008, et la masse en ordre de marche des véhicules de base pour tous les véhicules multiétapes immatriculés durant les années civiles 2015, 2016 et 2017.

B_0 est ajusté au plus tard le 31 octobre 2021 sur la base des valeurs de masse pertinentes des véhicules multiétapes immatriculés au cours des années civiles 2018, 2019 et 2020 calculées selon les formules suivantes:

Formule 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

dans laquelle:

A_y est la moyenne pondérée du rapport entre M_{fi} et M_{bi}

M_{fi} est la masse en ordre de marche du véhicule de base augmentée par la masse ajoutée par défaut telle qu'elle est définie à l'annexe XII, section 5, du règlement (CE) n° 692/2008

M_{bi} est la masse en ordre de marche du véhicule de base

n est le nombre de véhicules de base pour tous les véhicules multiétapes immatriculés durant l'année civile

Formule 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

dans laquelle:

A_i est la moyenne pondérée calculée selon la formule 1

n_i est le nombre de véhicules de base pour tous les véhicules multiétapes immatriculés durant une année civile

Lorsque la masse par défaut du véhicule de base DM_{base} est inférieure à la valeur minimale de la masse d'essai du véhicule, TM_L , de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacé par TM_L .

Lorsque la masse par défaut du véhicule de base DM_{base} est supérieure à la valeur maximale de la masse d'essai du véhicule, TM_H , de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacé par TM_H .

b) Résistance au roulement du véhicule

La résistance au roulement du véhicule de base est utilisée aux fins de l'annexe XXI, sous-annexe 7, point 3.2.3.2.2.2. ou 3.2.4.1.1.2, du règlement (UE) 2017/1151.

c) Surface frontale

Dans le cas d'un véhicule de base incomplet qui appartient à une famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, le constructeur détermine le terme "Af" visé à l'annexe XXI, sous-annexe 7, point 3.2.3.2.2.3, du règlement (UE) 2017/1151 conformément à l'une des options suivantes:

- i) surface frontale du véhicule représentatif de la famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, en m²;
- ii) valeur moyenne de la valeur minimale et de la valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, en m²;
- iii) valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, lorsque la méthode d'interpolation n'est pas utilisée, en m².

Dans le cas d'un véhicule de base incomplet qui n'appartient pas à une famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, c'est la valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation qui est utilisée.

1b. Représentativité de la valeur CO₂ de surveillance

Chaque année à compter de l'année civile 2020, la Commission évalue la représentativité des valeurs moyennes de surveillance des émissions de CO₂ communiquées par le constructeur de véhicules de base par rapport à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés immatriculés durant l'année civile concernée et en informe le constructeur du véhicule de base.

Lorsque cette évaluation démontre une divergence de 4 % ou plus entre la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules complétés et la moyenne des émissions de CO₂ de surveillance de tous les véhicules de base correspondants d'un constructeur au cours de chacune de deux années civiles successives, la Commission utilise la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés au cours de l'année civile suivante pour calculer les émissions spécifiques de CO₂ moyennes du constructeur ou du groupement de constructeurs des véhicules de base au cours de cette année-là. En cas de divergences persistantes, ce calcul est répété tous les trois ans.

1c. Communication de données par les constructeurs des véhicules de base

Les constructeurs de véhicules de base déclarent chaque année à la Commission, le 28 février au plus tard, pour chaque véhicule de base complété ou incomplet soumis à la réception multiétape et vendu par eux au cours de l'année civile précédente dans l'Union, les données suivantes:

- a) numéro d'identification du véhicule;
 - b) identifiant de la famille d'interpolation;
 - c) émissions spécifiques de CO₂ du véhicule de base;
 - d) surface frontale (préciser l'option applicable);
 - e) résistance au roulement du véhicule de base;
 - f) masse de surveillance;
 - g) masse en ordre de marche du véhicule de base;
 - h) masse représentative de la charge du véhicule au sens du point 1a.1 de la présente annexe.»
- c) Le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«Les données 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. Les autres données doivent être tirées de la documentation de réception par type ou des informations déclarées par le constructeur du véhicule de base conformément au point 1c. Les États membres mettent en place les mesures nécessaires pour garantir que la procédure de surveillance est suffisamment précise. 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 la valeur maximale aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.»
