



2024/1610

6.6.2024

RÈGLEMENT (UE) 2024/1610 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 mai 2024

modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et intégrant des obligations de déclaration, modifiant le règlement (UE) 2018/858 et abrogeant le règlement (UE) 2018/956

(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,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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 résolution des défis liés au climat et à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris ⁽³⁾, adopté le 12 décembre 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe». La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union et de la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine.
- (2) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés et vulnérables, tels que les ménages et les personnes à faibles revenus, les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il convient donc de veiller à ce que la transition soit juste et inclusive et à ce qu'elle ne laisse personne au bord du chemin.
- (3) À la suite de l'adoption, par le Parlement européen et le Conseil, des éléments essentiels du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55», comme l'a proposé la Commission en juillet 2021, l'Union a présenté en octobre 2023 une contribution déterminée au niveau national (CDN) actualisée de l'Union et de ses États membres à la CCNUCC, confirmant que l'Union réduira ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (4) Par l'adoption du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, l'Union a inscrit dans un acte législatif de l'Union l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie au sein de l'Union d'ici à 2050 au plus tard ainsi que l'objectif de parvenir par la suite à des émissions négatives. En outre, ledit règlement établit un objectif contraignant de l'Union de réduction intérieure pour les émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après

⁽¹⁾ JO C 349 du 29.9.2023, p. 134.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 10 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 mai 2024.

⁽³⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Il fixe également le cadre pour l'établissement d'objectifs intermédiaires de l'Union en matière de climat et pour la publication du budget indicatif prévisionnel de l'Union en matière de gaz à effet de serre pour la période 2030-2050.

- (5) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à ces réductions d'émissions, y compris le secteur du transport routier. Dans sa communication du 9 décembre 2020 sur «La stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», la Commission définit une feuille de route pour un avenir durable et intelligent des transports européens, assortie d'un plan d'action visant à réduire de 90 % les émissions du secteur des transports d'ici à 2050. Les véhicules utilitaires lourds sont actuellement responsables de plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport routier dans l'Union et de plus de 6 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union.
- (6) Le paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» vise à mettre en œuvre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Il couvre une série de domaines d'action. La révision du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ fait partie intégrante de ce paquet législatif.
- (7) Dans sa communication du 18 mai 2022 sur le «Plan REPowerEU», la Commission présente un plan visant à rendre l'Union indépendante des combustibles fossiles russes bien avant la fin de la présente décennie. Cette communication souligne l'importance, entre autres, d'encore accroître l'efficacité des combustibles fossiles et réduire leur consommation dans le secteur des transports, où l'électrification peut être combinée à l'utilisation d'hydrogène non fossile pour les remplacer.
- (8) Afin de contribuer à la réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990, et conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, il est nécessaire de renforcer les exigences de réduction des émissions de CO₂ imposées aux véhicules utilitaires lourds énoncées dans le règlement (UE) 2019/1242. Pour contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050, il convient également de tracer une trajectoire claire permettant de réduire encore les émissions au-delà de 2030 pour le secteur des véhicules utilitaires lourds.
- (9) Les exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient encourager le déploiement d'un nombre plus important de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union, tout en procurant des avantages aux utilisateurs et aux citoyens en ce qui concerne la qualité de l'air et les économies d'énergie, et en veillant à ce que l'innovation dans la chaîne de valeur automobile et les emplois de qualité qui y sont associés soient préservés. Les véhicules utilitaires lourds à émission nulle comprennent actuellement les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile combustible et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, et les innovations technologiques se poursuivent.
- (10) De nouveaux objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ devraient être fixés pour les véhicules utilitaires lourds neufs à partir de 2030. Ces objectifs devraient être fixés à un niveau permettant d'envoyer un signal fort pour accélérer l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union, stimuler l'innovation dans le domaine des technologies à émission nulle d'une façon économiquement efficiente, donner le signal nécessaire pour accélérer le déploiement d'infrastructures de rechargement et de ravitaillement dans l'ensemble de l'Union, garantir la compétitivité à long terme de l'industrie de l'Union sur un marché mondialisé et contribuer à réduire les coûts de fonctionnement des sociétés de transport, tout en veillant à ce que l'Union respecte ses objectifs en matière de climat et de réduction de la pollution atmosphérique.
- (11) La pollution atmosphérique est un problème particulièrement grave dans les villes, qui affecte la santé de millions de citoyens européens. Le transport est l'une des principales sources de pollution atmosphérique urbaine. Accélérer le déploiement de véhicules à émission nulle grâce au renforcement des exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ contribuera à atténuer le problème de la pollution atmosphérique urbaine.
- (12) La communication de la Commission du 5 mai 2021 intitulée «Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020: construire un marché unique plus solide pour soutenir la reprise en Europe», vise à parvenir à la cocréation, en partenariat avec l'industrie, les autorités publiques, les partenaires sociaux et d'autres parties prenantes, de parcours de transition écologique et numérique. Dans ce cadre, un parcours de transition est élaboré pour l'écosystème «mobilité» afin d'accompagner la transition de la chaîne de valeur automobile. Ce parcours de transition accorde une attention particulière aux petites et moyennes entreprises dans la chaîne d'approvisionnement automobile, et à la consultation, y compris par les États membres, des partenaires sociaux. Il s'appuie également sur la stratégie européenne en matière de compétences, au moyen d'initiatives telles que le pacte pour les compétences, afin de mobiliser le secteur privé et d'autres parties prenantes en vue de la mise à niveau et la reconversion de la main-d'œuvre européenne pour les transitions écologique et numérique, et tire parti du mécanisme de renforcement

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

des talents dans le cadre de l'initiative «Exploiter les talents dans les régions de l'UE». Les actions et les mesures d'incitation appropriées aux niveaux européen et national visant à rendre les véhicules à émission nulle plus abordables sont également abordées dans ce parcours de transition. Cela pourrait inclure, par exemple, la possibilité pour les États membres d'utiliser le Fonds social pour le climat institué par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ (ci-après dénommé «Fonds social pour le climat») pour aider les microentreprises à acheter des véhicules utilitaires lourds à émission nulle. Une attention particulière devrait également être accordée à l'incidence qu'aura cette transition sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME) tout au long de la chaîne d'approvisionnement. La communication de la Commission du 1^{er} février 2023 intitulée «Un plan industriel du pacte vert pour l'ère du zéro émission nette» vise à renforcer la compétitivité de l'industrie zéro-émission nette de l'Europe et à soutenir la transition rapide vers la neutralité climatique. Ce plan vise à créer un environnement plus favorable à l'augmentation de la capacité de production de l'Union pour les technologies et produits zéro-émission nette nécessaires pour atteindre les ambitieux objectifs climatiques de l'Union. L'accès à la formation et à la reconversion professionnelle dans de nombreux secteurs devant subir des mutations profondes, notamment les secteurs des véhicules utilitaires lourds, du ravitaillement et du rechargement, est crucial en vue d'une transition effective socialement juste. Investir dans les compétences nécessaires à une transition effective relève d'une responsabilité collective. Les travailleurs et les demandeurs d'emploi devraient avoir accès à des possibilités de reconversion et de renforcement des compétences et recevoir un soutien afin de participer à ces activités d'apprentissage. Les États membres sont encouragés à accroître les investissements dans la reconversion et le renforcement des compétences, et à organiser et à analyser les changements prévus sur le marché du travail.

- (13) Parallèlement aux initiatives visant à accélérer le transfert modal vers des modes de transport plus durables, le renforcement des exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds et le déploiement de l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement nécessaire joueront un rôle clé dans la réduction des émissions de CO₂ du secteur des véhicules utilitaires lourds. Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union définis dans le présent règlement sont complétés par des exigences relatives aux infrastructures de rechargement et de ravitaillement fixées dans le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾. Le financement de l'Union joue un rôle important dans le déploiement de l'infrastructure au niveau national. Le déploiement d'une infrastructure de rechargement pour les véhicules utilitaires lourds électriques est tout aussi important dans les lieux privés qui ne sont pas accessibles au public, tels que les dépôts privés et les centres logistiques qui fournissent la recharge de nuit et à destination. Les États membres devraient envisager de prendre des mesures lors de la mise en place de leurs cadres d'action nationaux révisés afin de veiller à ce que les infrastructures adéquates soient mises à disposition pour la recharge de nuit et à destination pour les véhicules utilitaires lourds électriques. Il convient également de prendre en considération, compte tenu des éventuelles contraintes en matière d'infrastructures dans les pays tiers, l'incidence du présent règlement sur la possibilité d'exploiter en dehors de l'Union les nouveaux véhicules utilitaires lourds immatriculés dans un État membre.
- (14) En 2015, à la suite de l'adoption de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, le forum pour des transports durables (ci-après dénommé «forum») a été créé par la Commission. Le forum soutient la Commission dans la mise en œuvre des activités et programmes de l'Union visant à favoriser le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs durable. Après l'adoption du présent règlement, la Commission veillera à ce que le forum soutienne un déploiement efficace et rentable de l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement nécessaire pour satisfaire aux exigences renforcées en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, et à ce qu'il guide le réexamen visé à l'article 24, paragraphe 2, du règlement (UE) 2023/1804, de sorte que les objectifs fixés dans ledit règlement soient alignés sur l'ambition du présent règlement.
- (15) La transition vers la neutralité climatique nécessite des investissements importants dans le réseau électrique, y compris le renforcement des capacités, de la résilience et du stockage, ainsi que des connexions supplémentaires. Compte tenu des objectifs de réduction des émissions de CO₂ mis en place pour les véhicules utilitaires lourds au titre du présent règlement pour l'année 2030, la part des véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans le parc total de véhicules utilitaires lourds en circulation et la consommation d'électricité dans le secteur restera limitée. Par conséquent, l'incidence correspondante sur le réseau électrique restera également limitée.
- (16) Si les objectifs renforcés de réduction des émissions de CO₂ accélèrent l'adoption de véhicules à émission nulle, une part importante du parc total de véhicules utilitaires lourds sur les routes resterait constituée des véhicules équipés de moteurs à combustion interne. Pour que cette partie du parc de véhicules contribue à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union, il est donc essentiel de poursuivre l'innovation et d'accélérer l'adoption de carburants renouvelables durables. Les politiques et instruments juridiques existants de l'Union, en particulier la directive (UE)

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

⁽⁸⁾ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾ et le système d'échange de quotas d'émission de l'UE établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, encourageront la décarbonation des carburants destinés aux transports, dans le but de supprimer progressivement les combustibles fossiles. La Commission devrait poursuivre l'élaboration d'un cadre cohérent d'incitations en faveur des biocarburants avancés, du biogaz et des carburants renouvelables d'origine non biologique. Ce cadre devrait s'attaquer aux obstacles à l'adoption et à l'offre de manière globale, en tenant compte de la demande dans tous les secteurs économiques, dans le contexte des efforts globaux déployés pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union. En s'appuyant sur les objectifs fixés pour le biométhane dans le plan RePowerEU, la Commission devrait également réfléchir à la manière dont l'intensification de la production de biométhane dans l'Union peut contribuer à la décarbonation de l'économie, y compris du secteur des transports.

- (17) À la suite d'une consultation avec les parties prenantes, la Commission évaluera, dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, le rôle d'une méthodologie permettant d'immatriculer les véhicules utilitaires lourds fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres du point de vue du CO₂, conformément au droit de l'Union et à l'objectif de neutralité climatique de l'Union.
- (18) Les constructeurs devraient continuer de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour adapter leurs parcs de véhicules utilitaires lourds au fil du temps afin de gérer la transition vers des véhicules utilitaires lourds à émission nulle d'une façon économiquement efficiente. Il est, par conséquent, souhaitable de maintenir l'approche consistant à renforcer les niveaux cibles tous les cinq ans.
- (19) En raison de la structure hétérogène de l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds, il n'est pas possible de prévoir pleinement si les évolutions technologiques seront suffisamment rapides pour que la technologie d'échappement à émission nulle soit un choix viable pour toutes les utilisations de niche. Il pourrait s'agir notamment de véhicules utilitaires lourds pour des applications critiques en matière de sécurité et de sûreté qui ne peuvent être satisfaites par des technologies d'échappement zéro-émission. Ces véhicules devraient représenter une part limitée de l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds. Dans le cadre de son réexamen du règlement (UE) 2019/1242, la Commission devrait évaluer la possibilité d'appliquer des mesures de réduction des émissions de CO₂ de ces véhicules.
- (20) Pour leurs procédures de passation de marchés publics prévues par le présent règlement, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices sont vivement encouragés à utiliser un critère d'attribution ou une spécification technique se rapportant à la part des produits des offres provenant de pays qui ne sont pas parties à l'accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP) et n'ont pas conclu d'accord de libre-échange avec l'Union comportant des règles relatives aux marchés publics. Ce critère jouera un rôle important en favorisant l'offre d'autobus à émission nulle par l'industrie européenne, garantira des chaînes d'approvisionnement durables et résilientes pour les autobus urbains et renforcera la sécurité de l'approvisionnement au sein de l'Union.
- (21) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices sont encouragés à utiliser un critère de durabilité environnementale en tant que critère d'attribution ou en tant que spécification technique dans le cadre de leurs procédures de passation de marchés publics relevant du présent règlement. Sans préjudice des actes juridiques de l'Union applicables à une technologie spécifique, y compris le règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾ et un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception pour des produits durables, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, lorsqu'ils évaluent la durabilité environnementale d'autobus urbains acquis sur la base du présent règlement, devraient pouvoir tenir compte de divers éléments ayant une incidence sur le climat et l'environnement. Ces éléments peuvent inclure, par exemple: la durabilité et la fiabilité de la solution, la facilité de réparation et d'entretien, la facilité et la qualité du recyclage, l'utilisation de substances, la consommation d'énergie, d'eau et d'autres ressources à un ou plusieurs stades du cycle de vie du produit, l'incorporation de composants usagés, l'empreinte environnementale du produit et son incidence sur l'environnement tout au long de son cycle de vie, et les quantités de déchets produits.
- (22) Étant donné que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union seront plus stricts à partir de 2030, les constructeurs doivent déployer un nombre considérablement plus important de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union. Dans ce contexte, le mécanisme d'incitation en faveur des véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions ne répondra plus à sa finalité première et risquera de compromettre l'efficacité du règlement (UE) 2019/1242. Il convient dès lors de supprimer le mécanisme d'incitation à partir de 2030.

⁽⁹⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

⁽¹⁰⁾ 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 l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L 191 du 28.7.2023, p. 1).

- (23) La possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires de CO₂ à un fonds spécifique ou un programme pertinent a été étudiée conformément à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242, la conclusion étant que la charge administrative s'en trouverait considérablement alourdie, sans qu'il en résulte un avantage direct pour le secteur automobile dans le cadre de sa transition. Il y a donc lieu de continuer de considérer les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires de CO₂ comme entrant dans les recettes du budget général de l'Union européenne, conformément à l'article 8, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1242.
- (24) Il convient d'élargir l'objet du règlement (UE) 2019/1242 afin de couvrir également les obligations en matière de surveillance et de communication des rapports qui sont intégrées dans ledit règlement par le présent règlement.
- (25) Il convient de modifier le règlement (UE) 2019/1242 afin de couvrir le même champ d'application que le règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾.
- (26) Les émissions de CO₂ pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules, tels que les tracteurs agricoles et forestiers, les véhicules conçus et construits pour être utilisés par la défense nationale, y compris les forces armées, et les véhicules à chenilles ne sont pas déterminées. Par conséquent, ces véhicules ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans le présent règlement.
- (27) Afin de ne pas décourager la réception par type volontaire des véhicules utilitaires lourds qui sont conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie, de maintien de l'ordre public ou les services d'urgence médicale, ce qui aurait des incidences négatives sur la sécurité et l'environnement, ces véhicules qui sont réceptionnés par type à titre volontaire devraient également être exemptés de l'obligation d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ définis dans le présent règlement, à moins que le constructeur fasse une demande en sens contraire. Les États membres devraient également être autorisés à exempter de l'obligation d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ définis dans le présent règlement les véhicules utilitaires lourds qui ne sont pas spécifiquement conçus, mais qui sont immatriculés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public ou les services d'urgence médicale, notamment des autocars normaux utilisés pour le transport de forces de police ou de forces armées, en confirmant que cette exemption serait dans l'intérêt public. Les États membres devraient également être autorisés à exempter les véhicules immatriculés des forces armées de l'entière du présent règlement.
- (28) Comme pour certains groupes de véhicules utilitaires lourds qui sont réceptionnés par type, mais pour lesquels les émissions de CO₂ ne sont pas encore déterminées pour des raisons techniques, ces véhicules utilitaires lourds ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans le présent règlement. Ces véhicules sont, par exemple, des véhicules à usage spécial, tels que les grues mobiles, les véhicules porteurs d'outils multiples à commande hydraulique ou les véhicules de transport de chargements exceptionnels, les véhicules tout-terrain, tels que certains véhicules utilitaires lourds utilisés à des fins d'exploitation minière, forestière ou agricole, ainsi que d'autres véhicules utilitaires lourds dont la configuration d'essieux n'est pas standard, tels que les véhicules utilitaires lourds de plus de quatre essieux ou de plus de deux essieux moteurs, les petits autobus dont la masse maximale en charge techniquement admissible (TPMLM) est inférieure à 7,5 tonnes et les petits camions dont la TPMLM est inférieure à 5 tonnes. La Commission devrait examiner s'il y a lieu de déterminer les émissions de CO₂ des petits camions dont la TPMLM est inférieure ou égale à 5 tonnes conformément au règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ⁽¹³⁾ (outil de simulation pour le calcul de la consommation énergétique des véhicules, ou simulation VECTO), compte tenu du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽¹⁴⁾.
- (29) Certaines définitions devraient être introduites afin d'harmoniser la terminologie du règlement (UE) 2019/1242 avec celle de la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules, en particulier le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾ et le règlement (UE) 2017/2400.

⁽¹²⁾ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

⁽¹³⁾ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

- (30) Pour les besoins du transfert de véhicules utilitaires lourds entre constructeurs introduit par le présent règlement et de l'établissement d'une exemption pour les constructeurs produisant peu de véhicules utilitaires lourds, il convient d'ajouter au règlement (UE) 2019/1242 une définition du terme «groupe de constructeurs liés». Cette définition devrait, en substance, suivre la terminologie utilisée dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ pour les véhicules légers.
- (31) Pour la définition des obligations des différents constructeurs, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds neufs de l'Union devraient être traduits en objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ pour des sous-groupes de véhicules déterminés en fonction des caractéristiques techniques des véhicules utilitaires lourds qu'ils comprennent.
- (32) Étant donné que les émissions de CO₂ liées aux remorques ont une forte incidence sur les émissions globales de CO₂ et la consommation d'énergie des véhicules à moteur utilitaires lourds, il convient également de fixer des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les remorques.
- (33) Les émissions de CO₂ des véhicules professionnels, tels que les camions de collecte des déchets, les bennes basculantes ou les bétonnières, sont déjà certifiées par VECTO et sont surveillées et déclarées par les constructeurs de véhicules et les États membres. Les émissions de CO₂ des véhicules professionnels représentent environ 2 % des émissions des véhicules utilitaires lourds et ces véhicules représentent environ 4 % des ventes. Comme ils circulent principalement dans les villes, les véhicules professionnels ont également une incidence sur la qualité de l'air urbain. Les véhicules professionnels devraient donc être exemptés jusqu'en 2029 du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs. Pour la période 2030-2034, seuls les véhicules professionnels à émission nulle devraient être pris en compte dans ce calcul. À partir de 2035, tous les véhicules professionnels devraient être pris en compte dans ce calcul.
- (34) Afin de faciliter le développement de remorques équipées de technologies de réduction des émissions de CO₂ et de permettre leur généralisation, il est impératif de mettre à jour et d'élargir rapidement le cadre de réception de cette technologie, notamment pour les remorques électrifiées, en modifiant le règlement (UE) 2018/858.
- (35) En 2022, les autobus urbains à émission nulle représentaient déjà environ un quart de l'ensemble des autobus urbains vendus dans l'Union, certains États membres affichant une part nettement plus élevée. Compte tenu de la préparation technique des autobus urbains et de la nécessité d'améliorer la qualité de l'air urbain, il convient de fixer une part minimale obligatoire d'autobus urbains neufs à émission nulle.
- (36) Une proportion minimale obligatoire d'autobus urbains à émission nulle devrait refléter le besoin sociétal de transports publics abordables, y compris dans les zones rurales. L'offre accrue d'autobus urbains à émission nulle résultant d'une telle proportion minimale obligatoire devrait avoir un effet positif sur le coût d'achat, tant en termes de prix d'achat initial que de coût total de propriété des autobus urbains à émission nulle, reflétant les économies de carburants fossiles résultant de l'exploitation de ces autobus urbains. La passation conjointe de marchés pour des autobus urbains s'appuyant sur la plateforme européenne «bus propres» peut faire encore baisser le coût d'achat de ces autobus, et le Fonds social pour le climat pourrait être utilisé par les États membres pour soutenir les citoyens vulnérables au moyen de billets ou d'abonnements de transports publics à prix réduits ou gratuits. Enfin, les autobus et autocars régionaux et longue distance, y compris pour les transports dans les zones rurales, restent soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ applicables aux véhicules utilitaires lourds. Le soutien du Fonds social pour le climat pourrait répondre aux besoins spécifiques des zones rurales et prévenir la précarité en matière de transport, telle qu'elle est définie à l'article 2, point 2), du règlement (UE) 2023/955, en garantissant l'accès à des transports publics abordables. La Commission devrait également envisager de nouvelles mesures appropriées afin d'accroître la demande de véhicules utilitaires lourds à émission nulle par les pouvoirs publics, afin de soutenir la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union.
- (37) Étant donné qu'il convient d'envisager la conformité des entités commerciales plutôt que des entités juridiques, les constructeurs liés économiquement devraient, dans certaines limites, être autorisés à transférer des véhicules utilitaires lourds entre eux pour les besoins de la comptabilisation de ces véhicules utilitaires lourds au titre du règlement (UE) 2019/1242.
- (38) En outre, afin de renforcer le développement de nouvelles technologies à émission nulle dans de petites et moyennes entreprises spécialisées, il devrait également être possible de transférer des véhicules utilitaires lourds à émission nulle entre entités non liées.

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ 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 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

- (39) La transformation en véhicules à émission nulle consiste à convertir un moteur ou un véhicule à combustion interne en moteur ou en véhicule à émission nulle. Éviter de produire de nouvelles pièces et d'utiliser des matériaux associés engendre des avantages environnementaux. Elle présente également des avantages économiques, associés à une meilleure accessibilité financière des véhicules et à un potentiel de création d'emplois. L'adoption par le marché de véhicules utilitaires lourds transformés en véhicules à émission nulle est toutefois entravée par l'absence de règles techniques et administratives harmonisées en matière de réception. La Commission devrait donc examiner s'il est nécessaire d'envisager de nouvelles initiatives pour encourager l'élaboration de règles harmonisées en la matière.
- (40) Des mesures visant à accroître la part des véhicules utilitaires lourds à émission nulle détenus ou loués par les exploitants de grands parcs contribueraient à accroître les ventes de véhicules à émission nulle et à accélérer la transition vers un transport routier à émission nulle. Dès lors, la Commission devrait effectuer une analyse des besoins et retombées potentiels en matière d'initiatives visant à accroître la part des véhicules utilitaires lourds à émission nulle détenus ou loués par les exploitants de flottes de grande taille.
- (41) Afin d'éviter des coûts de mise en conformité disproportionnellement élevés et de réduire la charge administrative, les constructeurs qui produisent peu de véhicules utilitaires lourds devraient, sous réserve du respect de certaines exigences légales, être exemptés de l'obligation de se conformer aux objectifs de réduction des émissions de CO₂. Étant donné qu'ils sont toujours tenus de se conformer aux obligations de communication des rapports prévues par le règlement (UE) 2019/1242, il existe un mécanisme de contrôle approprié pour ces constructeurs.
- (42) Le système actuel de crédits d'émission et de dettes d'émission pluriannuels devrait être prolongé jusqu'en 2039, étant donné que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ continuent d'être renforcés au-delà de 2030 jusqu'en 2040 et nécessitent des évolutions techniques prospectives de la part des constructeurs au cours de cette période. Les constructeurs devraient néanmoins apurer toutes les dettes d'émission restantes au cours des années 2029, 2034 et 2039. Les crédits d'émission devraient expirer automatiquement s'ils n'ont pas été utilisés dans les sept ans suivant leur acquisition.
- (43) Le règlement (UE) 2019/1242 devrait préciser clairement, pour chaque catégorie de véhicules, l'identité du constructeur auquel un véhicule utilitaire lourd devrait être attribué, en tenant compte spécifiquement des différentes constellations pour les véhicules utilitaires lourds de la catégorie M.
- (44) Les règles relatives à la vérification des données de surveillance communiquées devraient également couvrir les éventuelles corrections ex post d'erreurs dans ces données et la manière dont la Commission devrait traiter ces corrections pour la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions de CO₂ du parc de l'Union.
- (45) L'évaluation des émissions de CO₂ de référence devrait être modifiée afin de couvrir également les sous-groupes de véhicules nouvellement inclus dans le champ d'application du règlement (UE) 2019/1242.
- (46) La surveillance et la communication de rapports par les constructeurs et les États membres sont une condition préalable essentielle à la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/1242. L'intégration du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242 devrait créer des synergies et permettre une interprétation des dispositions qui tienne compte des objectifs des deux règlements.
- (47) Lors de l'intégration des dispositions relatives à la surveillance et à la communication du règlement (UE) 2018/956 dans le règlement (UE) 2019/1242, il convient de saisir l'occasion de modifier légèrement ces dispositions à la lumière de l'expérience acquise au cours des deux premiers cycles de communication des données prévus par le règlement (UE) 2018/956.
- (48) Compte tenu du fait que la détermination des émissions de CO₂ ne sera plus effectuée par les seuls constructeurs, l'obligation de déclaration des émissions de CO₂ et d'autres données techniques des véhicules utilitaires lourds devrait être étendue, au-delà des constructeurs, aux entités qui procèdent à ladite détermination en vertu du règlement (UE) 2017/2400 et du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission⁽¹⁷⁾. Les données à communiquer devraient comprendre le dossier d'enregistrements du constructeur.
- (49) La Commission devrait être autorisée à tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, comme les combinaisons de véhicules particulièrement lourds utilisées dans certains États membres, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications des actes juridiques sous-jacents en matière de réception par type, à veiller à ce que les exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de communication des données restent pertinentes au fil du temps pour évaluer la contribution du parc de véhicules utilitaires lourds aux objectifs de réduction des émissions de CO₂, à garantir la

⁽¹⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

disponibilité de données sur les technologies nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂ et sur les résultats des essais de vérification sur route, à faire en sorte que les fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité, et à compléter les dispositions relatives aux amendes administratives.

- (50) Pour ces raisons, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des critères qui définissent les sous-groupes de véhicules, y compris en ajoutant des sous-groupes pour les camions combinés extra-lourds (EHC), et qui définissent les véhicules professionnels, et les critères pour les autonomies opérationnelles des différentes technologies du groupe motopropulseur, la liste et le poids des profils de missions, les charges utiles, le nombre de passagers, les masses de passagers, les charges utiles maximales techniquement admissibles, le nombre maximal de passagers techniquement admissibles et les volumes de fret des sous-groupes de véhicules et les valeurs de kilométrage annuel, la modification des exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de communication prévue dans les annexes, en ce qui concerne la spécification des données à communiquer par les États membres pour la surveillance des résultats des essais de vérification sur route, la modification des fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique et la définition des critères, le calcul et la méthode de collecte des amendes administratives infligées aux constructeurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (51) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement (UE) 2019/1242, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les procédures de réception par type et les spécifications techniques communes, l'interopérabilité technique et ouverte entre l'infrastructure de recharge et de ravitaillement et les autobus urbains, en termes de connexions physiques et d'échange de communications. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁸⁾.
- (52) Il convient d'abroger le règlement (UE) 2018/956 avec des dispositions transitoires permettant de conclure la période de communication des rapports en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement conformément aux règles applicables au début de cette période de communication des rapports, y compris tout traitement des données collectées. En conséquence, le présent règlement devrait s'appliquer à partir du début de la période de communication des rapports suivante.
- (53) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir favoriser la réduction des émissions de CO₂ d'une manière efficace au regard des coûts et de l'économie, d'une manière compatible avec l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 au moyen d'objectifs modifiés de réduction des émissions de CO₂ à l'échelle du parc de l'Union pour les véhicules utilitaires lourds, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux 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 énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (54) Il y a donc lieu de modifier les règlements (UE) 2018/858 et (UE) 2019/1242 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications apportées au règlement (UE) 2019/1242

Le règlement (UE) 2019/1242 est modifié comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

⁽¹⁸⁾ Règlement (UE) n° 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 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

«Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement fixe, pour les véhicules utilitaires lourds neufs, des normes de performance en matière d'émissions de CO₂. Ces normes contribuent à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union et des objectifs intermédiaires de l'Union en matière de climat, tels qu'ils sont établis dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (*), les objectifs des États membres en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, tels qu'ils sont établis dans le règlement (UE) 2023/857 du Parlement européen et du Conseil (**), et les objectifs de l'accord de Paris, ainsi qu'à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

2. Le présent règlement établit également des exigences relatives à la déclaration des émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

(*) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

(**) Règlement (UE) 2023/857 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2018/842 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et le règlement (UE) 2018/1999 (JO L 111 du 26.4.2023, p. 1).».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux véhicules neufs qui ont fait l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle en vertu du règlement (UE) 2018/858, ou qui sont visés à l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, et qui appartiennent à l'une des catégories de véhicules suivantes:

a) M₂ et M₃;

b) N₁, N₂ et N₃, à condition que les véhicules ne relèvent pas du règlement (UE) 2019/631;

c) O₃ et O₄.

Aux fins du présent règlement, les véhicules visés au premier alinéa, points a), b) et c), sont qualifiés de véhicules utilitaires lourds. Les véhicules relevant du premier alinéa, point a) ou b), sont qualifiés de véhicules utilitaires à moteur lourds.

Les catégories de véhicules visées dans le présent règlement renvoient aux catégories de véhicules définies à l'article 4 et à l'annexe I du règlement (UE) 2018/858.»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du présent règlement, les véhicules utilitaires lourds sont considérés comme des nouveaux véhicules utilitaires lourds, pour une période de communication des rapports donnée, s'ils sont immatriculés dans l'Union pour la première fois au cours de cette période de communication des rapports et s'ils n'ont pas été précédemment immatriculés en dehors de l'Union.

Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures qui ont été effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules utilitaires lourds qui sont immatriculés pour la première fois pendant une période n'excédant pas un mois et qui sont immatriculés uniquement pour les besoins de leur transfert vers un pays hors de l'Union.».

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) "émissions de CO₂ de référence", la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, au cours de la période de référence, de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans chacun des sous-groupes de véhicules, déterminée conformément à l'annexe I, point 3;»;

b) les points suivants sont insérés:

«3 bis) “période de communication des rapports”, la période allant du 1^{er} juillet d'une année donnée au 30 juin de l'année suivante;

3 ter) “période de référence”, la période de communication des rapports d'une année donnée pour laquelle les obligations de réduction des émissions de CO₂ réglementaires pour un certain sous-groupe de véhicules sont précisées en vertu du présent règlement;»;

c) le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) “objectif d'émissions spécifiques de CO₂”: l'objectif d'émissions de CO₂ d'un constructeur individuel, déterminé annuellement pour la période de communication des rapports précédente conformément à l'annexe I, point 4;»;

d) le point 9) est remplacé par le texte suivant:

«9) “véhicule professionnel”, un véhicule utilitaire lourd destiné à être utilisé pour des tâches spécifiques qui, d'après les informations contenues sur son certificat de conformité, telles que communiquées par les États membres, remplit les critères énoncés à l'annexe I, point 1.2;»;

e) le point 10) est remplacé par le texte suivant:

«10) “constructeur”: la personne ou l'organisme auquel les véhicules immatriculés au cours d'une période donnée ont été attribués conformément à l'article 7 bis;»;

f) le point suivant est inséré:

«10 bis) “déclarant”: une entité responsable de la communication des données à la Commission;»;

g) le point 11) est remplacé par le texte suivant:

«11) “véhicule utilitaire lourd à émission nulle”, l'un des véhicules suivants:

a) un véhicule utilitaire à moteur lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions, déterminées conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400, sont inférieures ou égales à 3 g de CO₂/(tkm) ou 1 g de CO₂/(pkm);

b) un véhicule utilitaire à moteur lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions sont inférieures ou égales à 1 g/kWh de CO₂, déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, ou inférieures ou égales à 1 g/kWh de CO₂, déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil (*) et à ses mesures d'exécution, pour autant que des émissions de CO₂ n'aient pas été déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400;

c) une remorque équipée d'un dispositif qui assure activement sa propulsion, et qui n'a pas de moteur à combustion interne ou a un moteur à combustion interne dont les émissions, déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution ou conformément au règlement (CE) n° 49 de la CEE-ONU sont inférieures à 1 g de CO₂/kWh.

(*) 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 171 du 29.6.2007, p. 1).»;

h) le point 12) est remplacé par le texte suivant:

«12) “véhicule utilitaire lourd à faibles émissions”: un véhicule utilitaire lourd qui n'est pas un véhicule utilitaire lourd à émission nulle, dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à la moitié des émissions de CO₂ de référence de tous les véhicules dans le sous-groupe de véhicules auquel appartient le véhicule utilitaire lourd, telles que déterminées conformément à l'annexe I, point 2.3.4;»;

i) les points suivants sont ajoutés:

- «16) “véhicule primaire”, un véhicule primaire au sens de l'article 3, point 22), du règlement (UE) 2017/2400;
- 17) “véhicule primaire d'un véhicule utilitaire lourd”: un véhicule primaire pour la simulation duquel est allouée une carrosserie générique qui correspond à la carrosserie réelle du véhicule utilitaire lourd en ce qui concerne ses configurations de plancher (bas/haut) (simple/double) et tout autre paramètre, le cas échéant;
- 18) “véhicule complété”: un véhicule complété au sens de l'article 3, point 26), du règlement (UE) 2018/858;
- 19) “véhicule complet”: un véhicule complet au sens de l'article 3, point 27), du règlement (UE) 2018/858;
- 20) “véhicule hors route”: un véhicule hors route au sens de l'annexe I, partie A, point 2.1, du règlement (UE) 2018/858;
- 21) “véhicule à usage spécial”: un véhicule à usage spécial au sens de l'article 3, point 31), du règlement (UE) 2018/858;
- 22) “véhicule hors route à usage spécial”: un véhicule hors route à usage spécial au sens de l'annexe I, partie A, point 2.3.1, du règlement (UE) 2018/858;
- 23) “certificat de conformité”: un certificat de conformité au sens de l'article 3, point 5), du règlement (UE) 2018/858;
- 24) “marché public”: dans le cadre des procédures de passation de marchés publics et sauf indication contraire, un marché public au sens de l'article 2, paragraphe 1, point 5), de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil (*), les marchés de fournitures, de travaux et de services au sens de l'article 2, point 1), de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil (**), et les concessions au sens de l'article 5, point 1), de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil (***);
- 25) “camion combiné extra-lourd” ou “camion EHC”: un véhicule utilitaire lourd de catégorie N₃ pouvant être utilisé dans une combinaison de véhicules et répondant à tous les critères de conception et de construction suivants:
- a) il possède trois essieux ou plus;
- b) son moteur a une puissance nominale d'au moins 400 kW;
- c) il est conçu pour une masse en charge maximale techniquement admissible (TPMLM) de la combinaison supérieure à 60 tonnes;

(*) Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

(**) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

(***) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).»;

j) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«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;

- 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) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, du droit ou des pouvoirs visés au point a);
 - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, du droit ou des pouvoirs visés au point a);
 - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées au point a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble du droit ou des pouvoirs visés au point a);
 - e) des entreprises dans lesquelles le droit ou les pouvoirs visés 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.».
- 4) Les articles suivants sont insérés:

«Article 3 bis

Objectifs de réduction des émissions de CO₂

1. Les émissions de CO₂ moyennes du parc de l'Union de nouveaux véhicules utilitaires lourds, autres que les véhicules à usage spécial, les véhicules hors route et les véhicules hors route à usage spécial, sont réduites des pourcentages suivants par rapport aux émissions de CO₂ moyennes de la période de communication des rapports de l'année 2019:

- a) 15 % pour les sous-groupes de véhicules 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD et 10-LH, pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029;
- b) 45 % pour tous les sous-groupes de véhicules autres que des véhicules professionnels, pour les périodes de communication des rapports des années 2030 à 2034;
- c) 65 % pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de communication des rapports des années 2035 à 2039;
- d) 90 % pour tous les sous-groupes de véhicules, pour les périodes de communication des rapports des années 2040 et suivantes.

2. Les sous-groupes de véhicules contribuent aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés au paragraphe 1, conformément à l'annexe I, point 4.3.

3. Les émissions de CO₂ liées au parc de l'Union de nouvelles remorques sont réduites conformément à l'annexe I, point 4.3.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2017/2400, les véhicules utilitaires lourds réceptionnés relevant de l'article 2, paragraphe 3, premier alinéa, point b), du règlement (UE) 2018/858 ne sont pas soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article, sauf si le constructeur choisit d'inclure ces véhicules utilitaires lourds dans le calcul de ses émissions et objectifs de CO₂ spécifiques lorsqu'il déclare ces véhicules utilitaires lourds conformément à l'annexe IV, partie B, du présent règlement.

5. Les véhicules utilitaires lourds autres que ceux visés au paragraphe 4 qui sont immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public ou les services d'urgence médicale ne sont pas soumis aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ visés aux paragraphes 1 à 3, à condition qu'un État membre l'indique dans le processus d'immatriculation et de déclaration, confirmant ainsi, dans les données déclarées conformément à l'annexe IV, partie A, que la mission du véhicule utilitaire lourd ne peut pas être remplie de la même manière par un véhicule utilitaire lourd à émission nulle et qu'il est donc dans l'intérêt public d'immatriculer un véhicule utilitaire lourd équipé d'un moteur à combustion pour remplir cette mission.

Les véhicules utilitaires lourds immatriculés pour être utilisés par les forces armées ne sont pas soumis aux exigences du présent règlement si un État membre décide de ne pas les déclarer conformément à l'annexe IV, partie A.

*Article 3 ter***Mesures supplémentaires pour soutenir la transition vers des véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union**

Au plus tard le 30 juin 2025, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport qui détermine s'il est nécessaire de promouvoir l'adoption sur le marché de l'Union de véhicules utilitaires lourds qui sont convertis en véhicules utilitaires lourds à émission nulle, y compris au moyen de règles harmonisées. Le rapport comprend une analyse des différentes possibilités et de leurs retombées. L'analyse est accompagnée, le cas échéant, d'une initiative législative ou d'autres mesures.

*Article 3 quater***Mesures supplémentaires pour soutenir la demande de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché de l'Union**

Au plus tard le 30 juin 2027, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport qui comporte une analyse des besoins potentiels en matière d'initiatives visant à accroître la part des véhicules utilitaires lourds à moteur à émission nulle détenus ou loués par les exploitants de flottes de grande taille, et de l'incidence de telles initiatives. Dans ce rapport, la Commission examine les différentes possibilités pour renforcer le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle détenus ou loués par des exploitants de flottes de grande taille.

*Article 3 quinquies***Objectif concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle pour les autobus urbains**

1. Pour les véhicules utilitaires lourds visés à la quatrième colonne du tableau figurant à l'annexe I, point 4.2 (autobus urbains), les constructeurs respectent les parts minimales de 90 % et 100 % de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans leur parc de véhicules utilitaires lourds neufs conformément à l'annexe I, point 4.3.2.
2. La Commission précise, au moyen d'actes d'exécution, les spécifications techniques communes, y compris les normes, en ce qui concerne l'interopérabilité technique et ouverte entre l'infrastructure de rechargement et de ravitaillement et les autobus urbains, en termes de connexions physiques et d'échange de communications.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en définissant des spécifications techniques communes, y compris au moyen de normes, en ce qui concerne le partage et l'utilisation sûrs et sécurisés des données générées dans le cadre de l'utilisation des autobus urbains.

*Article 3 sexies***Garantir des chaînes d'approvisionnement durables et résilientes pour les autobus urbains au moyen de procédures de marchés publics**

1. Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices fondent l'attribution des marchés publics de fournitures pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente d'autobus urbains neufs à émission nulle ainsi que des marchés publics de services ayant pour objet principal l'utilisation desdits autobus urbains sur l'offre économiquement la plus avantageuse, qui comprend le meilleur rapport qualité/prix.
2. Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices utilisent au moins deux des critères suivants comme spécifications techniques ou critères d'attribution, dont au moins un concerne la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement comme l'indiquent les points a) à d), en fonction de la situation du marché et conformément à la directive 2014/23/UE, 2014/24/UE ou 2014/25/UE et à la législation sectorielle applicable, ainsi qu'aux engagements internationaux de l'Union, y compris l'accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP) et d'autres accords internationaux auxquels l'Union est liée:
 - a) la proportion des produits d'offres originaires de pays tiers, déterminée conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil (*). Ce critère ne s'applique qu'aux produits d'offres originaires de pays qui ne sont pas parties à l'AMP et qui n'ont pas conclu avec l'Union d'accord de libre-échange comportant des règles relatives à la passation des marchés publics;

- b) la disponibilité actuelle et estimée des pièces de rechange essentielles pour le fonctionnement des équipements faisant l'objet de l'offre;
- c) l'engagement du soumissionnaire à ce que d'éventuels changements dans sa chaîne d'approvisionnement au cours de l'exécution du marché n'aient pas d'incidence négative sur l'exécution du marché;
- d) une certification ou une documentation démontrant que l'organisation de la chaîne d'approvisionnement du soumissionnaire lui permet de satisfaire aux exigences en matière de sécurité d'approvisionnement;
- e) une durabilité environnementale supérieure aux exigences minimales prévues par les actes juridiques applicables de l'Union.

Le premier alinéa n'empêche pas les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices d'appliquer des critères supplémentaires.

3. Si la contribution de l'offre à la sécurité d'approvisionnement est utilisée comme critère d'attribution, elle se voit attribuer une pondération comprise entre 15 et 40 % des critères d'attribution.

(*) Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).».

5) À l'article 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À partir du 1^{er} juillet 2020 et au cours de chacune des périodes suivantes de communication des rapports, la Commission détermine pour chaque constructeur les émissions spécifiques moyennes de CO₂ en g/tkm pour la période précédente de communication des rapports, en prenant en compte les éléments suivants:

- a) les données communiquées pour les véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur immatriculés au cours de la période de communication des rapports précédente;
- b) le facteur d'émission nulle ou de faibles émissions déterminé conformément à l'article 5; et
- c) au cours des périodes de communication des rapports des années 2030 à 2034, les véhicules professionnels à émission nulle neufs relevant du champ d'application de l'annexe I, point 1.1.1.».

6) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. À partir du 1^{er} juillet 2020 et au cours de chacune des périodes suivantes de communication des rapports jusqu'à la période de communication des rapports de l'année 2029, la Commission détermine, pour chaque constructeur, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions pour la période précédente de communication des rapports.

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions prend en compte le nombre et les émissions de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions de la catégorie N dans le parc du constructeur.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour les périodes de communication des rapports de 2025 à 2029, le facteur d'émission nulle et de faibles émissions est déterminé sur la base d'une valeur de référence de 2 %, conformément à l'annexe I, point 2.3.2.»;

c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions réduit les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur d'un maximum de 3 %. La contribution à ce facteur des véhicules utilitaires lourds à émission nulle de la catégorie N, à l'exception des véhicules appartenant aux sous-groupes 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ou 10-LH, réduit les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.».

7) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur

Pour la période de communication des rapports de l'année 2025 et lors de chacune des périodes suivantes de communication des rapports, la Commission détermine, pour chaque constructeur, un objectif d'émissions spécifiques de CO₂ pour la période précédente de communication des rapports. Cet objectif est déterminé conformément à l'annexe I, point 4.1.».

8) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Transfert de véhicules utilitaires lourds entre constructeurs

1. Pour les besoins du calcul des émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs conformément à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.2, des véhicules utilitaires lourds individuels peuvent être transférés entre constructeurs, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) pour tous les transferts: la demande est soumise conjointement par le constructeur qui transfère et par celui qui reçoit;
- b) pour le transfert de véhicules utilitaires lourds autres que les véhicules utilitaires lourds à émission nulle: le constructeur qui transfère et celui qui reçoit appartiennent à un groupe de constructeurs liés;
- c) pour le transfert de véhicules utilitaires lourds à émission nulle entre constructeurs n'appartenant pas à un groupe de constructeurs liés: le nombre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle transférés à un constructeur ne dépasse pas 5 % de l'ensemble de ses véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés au cours d'une période donnée de communication des rapports.

Les constructeurs soumettent les demandes de transfert à la Commission en utilisant les outils électroniques fournis par la Commission.

2. Lorsque la Commission considère que les conditions d'un transfert sont remplies, elle ne prend pas en compte le véhicule utilitaire lourd transféré dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui transfère mais elle le prend en compte dans le calcul des valeurs correspondantes pour le constructeur qui reçoit.

Article 6 ter

Exemption pour les constructeurs produisant peu de véhicules utilitaires lourds

1. Si un constructeur immatricule moins de 100 véhicules utilitaires lourds neufs au cours d'une période donnée de communication des rapports, les émissions de CO₂ spécifiques moyennes visées à l'article 4 et à l'annexe I, point 2.7, et les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ visés à l'article 6 et à l'annexe I, point 4.1, sont fixés à "0" pour cette période de communication des rapports.

2. Lorsque le paragraphe 1 du présent article s'applique, les valeurs des émissions de CO₂ spécifiques moyennes et des objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ ne sont pas inclus dans la publication de données visée à l'article 11 pour les constructeurs et les périodes de communication des rapports concernés.

3. L'exemption prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas au cours d'une période donnée de communication des rapports dans l'un quelconque des cas suivants:

- a) si le constructeur le demande;
- b) si le constructeur demande un transfert de véhicules utilitaires lourds conformément à l'article 6 bis;
- c) si le constructeur fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui, collectivement, ont immatriculé plus de 100 véhicules utilitaires lourds au cours de cette période de communication des rapports ou fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui comprend un constructeur auquel le point a) ou b) s'applique.

4. Les constructeurs qui ne font pas partie d'un groupe au sens du paragraphe 3, point c), informent la Commission s'ils ont immatriculé moins de 100 véhicules utilitaires lourds au cours d'une période donnée de communication des rapports.

5. Les constructeurs auxquels l'exemption prévue au paragraphe 1 ne s'applique pas informent la Commission, au cours de chaque période de communication des rapports, de toutes leurs entreprises liées auxquelles l'exemption s'applique.
6. Aux fins des paragraphes 4 et 5, les constructeurs informent la Commission en utilisant les outils électroniques fournis par la Commission.»
- 9) L'article 7 est modifié comme suit:
- a) au paragraphe 1, premier alinéa, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:
- «Afin de déterminer le respect par un constructeur de ses objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2039, il est tenu compte de ses crédits d'émission ou dettes d'émission déterminés conformément à l'annexe I, point 5, qui correspondent au nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur au cours d'une période de communication des rapports, multiplié par»;
- b) au paragraphe 1, deuxième alinéa, «2029» est remplacé par «2039»;
- c) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Des dettes d'émission sont acquises au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2039. La dette totale d'émission d'un constructeur ne peut toutefois dépasser 5 % de l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ du constructeur multiplié par le nombre de véhicules utilitaires lourds du constructeur pour cette période (ci-après dénommée "limite de dette d'émission").»;
- d) au paragraphe 1, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2039 sont reportés, le cas échéant, d'une période de communication des rapports à la suivante. Toutefois, toutes les dettes d'émission résiduelles sont apurées au cours des périodes de communication des rapports des années 2029, 2034 et 2039. Les crédits d'émission ne sont pris en considération pour déterminer le respect par le constructeur de son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ que pour l'une des périodes de communication des rapports des sept années qui suivent la période de communication des rapports au cours de laquelle ils ont été acquis.»;
- e) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ sont fixées pour chaque constructeur conformément à l'annexe I, point 5.1.2, sur la base des trajectoires linéaires suivantes:
- a) entre les émissions de CO₂ de référence et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2025 ou 2030, comme indiqué à l'article 3 bis, paragraphe 1, points a) et b);
- b) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2025 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2030, comme indiqué à l'article 3 bis, paragraphe 1, point b);
- c) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2030 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2035, comme indiqué à l'article 3 bis, paragraphe 1, point c); et
- d) entre l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2035 et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2040, comme indiqué à l'article 3 bis, paragraphe 1, point d).».
- 10) Les articles suivants sont insérés:
- «Article 7 bis
- Attribution de véhicules utilitaires lourds à un constructeur**
- Lors du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, visées à l'article 4, et des objectifs d'émissions spécifiques de CO₂, visés à l'article 6, les véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours d'une période donnée de communication des rapports sont attribués aux constructeurs suivants:
- a) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N, au constructeur du véhicule au sens de l'article 3, point 4 a), du règlement (UE) 2017/2400;

- b) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M, au constructeur du véhicule primaire au sens de l'article 3, point 29), du règlement (UE) 2017/2400;
- c) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie O, au constructeur du véhicule au sens de l'article 2, point 5), du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (*).

Article 7 ter

Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires lourds de catégorie M

Pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ dans un sous-groupe de véhicules d'un constructeur, un véhicule utilitaire lourd neuf de catégorie M est pris en compte avec ses émissions de CO₂ spécifiques en tant que véhicule complet ou complété en vertu de l'annexe I, point 2.2.2, et il n'est pas pris en compte au point 2.2.3 de ladite annexe;
- b) par dérogation au point a) du présent article, à la demande du constructeur du véhicule primaire visé à l'article 7 bis, point b), adressée à la Commission et sous réserve de satisfaire à la condition énoncée au point c) du présent article, un véhicule utilitaire lourd neuf de catégorie M est pris en compte avec les émissions de CO₂ spécifiques de son véhicule primaire à l'annexe I, point 2.2.3, et il n'est pas pris en compte au point 2.2.2 de ladite annexe;
- c) une demande en vertu du point b) du présent article pour un véhicule utilitaire lourd neuf de catégorie M n'est pas recevable si le constructeur du véhicule primaire et le constructeur du véhicule au sens de l'article 3, point 4 a), du règlement (UE) 2017/2400, du véhicule complet ou complété sont des entreprises liées ou appartiennent à la même entité juridique; en présentant une telle demande, le constructeur du véhicule primaire déclare qu'elles ne sont pas des entreprises liées ou qu'elles n'appartiennent pas à la même entité juridique; sur demande, il fournit à la Commission des preuves à l'appui;
- d) la Commission, avec l'assistance de l'Agence européenne pour l'environnement, fournit, sans tarder et en format électronique, les outils et l'assistance sur la façon de procéder nécessaires afin que les constructeurs puissent communiquer à la Commission les demandes visées au point b).

(*) Règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission du 1^{er} août 2022 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les performances des remorques utilitaires lourdes au regard de leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant et d'énergie et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/683 (JO L 205 du 5.8.2022, p. 145).

11) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. S'il est constaté, en vertu du paragraphe 2, qu'un constructeur a des émissions de CO₂ excédentaires pour une période donnée de communication des rapports à partir de 2025, la Commission lui impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires de CO₂, calculée selon la formule suivante: (prime sur les émissions excédentaires de CO₂) = (émissions excédentaires de CO₂ x 4 250 EUR/gCO₂/tkm).»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Un constructeur est considéré avoir des émissions excédentaires de CO₂ dans les cas suivants:

- a) lorsque, pour l'une des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2028, 2030 à 2033 ou 2035 à 2038, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission dépasse la limite de dette d'émission visée à l'article 7, paragraphe 1, troisième alinéa;
- b) lorsque, pour les périodes de communication des rapports des années 2029, 2034, 2039 et 2040, la somme des dettes d'émission diminuée de la somme des crédits d'émission est positive;
- c) lorsque, à partir de la période de communication des rapports de l'année 2041, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de CO₂.

Les émissions excédentaires de CO₂ d'une période donnée de communication des rapports sont calculées conformément à l'annexe I, point 6.».

12) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les autorités compétentes en matière de réception par type et les constructeurs communiquent sans tarder à la Commission les écarts suivants par rapport aux données déclarées:

a) lorsque les valeurs d'émission de CO₂ de véhicules utilitaires lourds en service, à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'article 13 du présent règlement, s'écartent des valeurs indiquées sur les certificats de conformité ou dans le dossier d'information du client visé à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2017/2400;

b) lorsque des erreurs commises lors de la saisie des données ou dues à d'autres causes lors de l'exécution de la détermination des quantités de CO₂ émises ont été relevées;

c) lorsque des erreurs commises lors de l'exécution de la surveillance et de la communication des quantités de CO₂ émises ont été relevées;

d) tout écart autre que ceux visés au point a), b) ou c).»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission tient compte des écarts visés au paragraphe 1 pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur et des émissions de CO₂ de référence. La Commission modifie, le cas échéant, la liste visée à l'article 11, paragraphe 1. La Commission n'est pas obligée de prendre les écarts en compte si le recalcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur ou des émissions de CO₂ de référence donne un écart inférieur à 0,1 %.».

13) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Évaluation des émissions de CO₂ de référence

1. Afin d'assurer la fiabilité et la représentativité des émissions de CO₂ de référence de sous-groupes de véhicules auxquels s'applique une période de communication des rapports de l'année 2024 ou d'une année ultérieure en tant que période de référence, conformément à l'annexe I, point 3.2, la Commission évalue l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et elle détermine si ces émissions ont été indûment augmentées et, dans l'affirmative, de quelle manière elles doivent être corrigées.

2. Si la Commission conclut que l'ensemble ou certaines des émissions de CO₂ de référence sont à corriger, elle adopte un acte d'exécution pour procéder à ces corrections, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.».

14) L'article 11 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, premier alinéa, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2041, pour chaque constructeur, sa trajectoire de réduction des émissions de CO₂, ses crédits d'émission et, à partir du 1^{er} juillet 2026 jusqu'au 30 juin 2041, ses dettes d'émission pour la période précédente de communication des rapports, tels que visés à l'article 7;»;

b) au paragraphe 1, premier alinéa, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) à partir du 1^{er} juillet 2026, pour chaque constructeur, ses émissions excédentaires de CO₂ pour la période précédente de communication des rapports, telles que visées à l'article 8, paragraphe 2;»;

c) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La liste, à publier au plus tard le 30 avril de l'année suivant une année au cours de laquelle une période de référence s'est terminée, comprend les émissions de CO₂ de référence déterminées pour cette période de référence.»;

d) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission adopte des actes d'exécution afin de modifier la liste visée au paragraphe 1 lorsque:

- a) les procédures de réception par type visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 font l'objet de modifications, autres que les modifications concernant les valeurs de la charge utile et du nombre de passagers utilisées pour la détermination des émissions de CO₂, de telle manière que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds représentatifs, précisé en application du paragraphe 3, augmente ou diminue de plus de 5 g CO₂/km; dans ces cas des émissions de référence ajustées sont calculées conformément à l'annexe II, point 1, et de nouvelles valeurs sont publiées en complément des valeurs précédentes, en indiquant la période de communication des rapports à laquelle elles s'appliquent pour la première fois;
- b) les annexes ont été modifiées conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) à f); dans ces cas les émissions de CO₂ de référence précédemment publiées sont recalculées conformément à l'annexe I, en tenant compte des paramètres modifiés conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) à f), et la série recalculée des émissions de CO₂ de référence est publiée et remplace les émissions de référence précédentes à partir de la période de communication des rapports au cours de laquelle les paramètres modifiés conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) à f), s'appliquent pour la première fois.;

e) le paragraphe suivant est ajouté:

«3. Lorsque les procédures de réception par type visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 sont modifiées conformément au paragraphe 2, point a), du présent article, les actes d'exécution visés au paragraphe 2 du présent article précisent ou établissent une méthodologie pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques et les valeurs de charge utile et de nombre de passagers à utiliser pour la détermination des émissions de CO₂. La méthodologie constitue la base du calcul de l'ajustement visé au paragraphe 2, point a) i), du présent article, en tenant compte des données de surveillance déclarées en vertu du présent règlement et des caractéristiques techniques visées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2017/2400. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement.».

15) À l'article 13, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Lorsqu'un décalage des valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant qui ne peut être attribué à un dysfonctionnement de l'outil de simulation ou à la présence de stratégies améliorant artificiellement les performances d'un véhicule est constaté à la suite des vérifications effectuées en vertu du paragraphe 2, l'autorité compétente en matière de réception par type, outre qu'elle prend les mesures nécessaires énoncées au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858, veille à ce que les dossiers d'information du client, les certificats de conformité et les fiches de réception individuelle soient corrigés, selon le cas. Lorsque les données figurant dans les dossiers d'information du client, les certificats de conformité et les fiches de réception individuelle ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858, l'autorité compétente en matière de réception par type responsable délivre une déclaration de correction avec les données corrigées. Elle transmet cette déclaration à la Commission et aux parties concernées.».

16) Les articles suivants sont insérés:

«Article 13 bis

Surveillance et communication incombant aux États membres

1. À partir de la période de communication des rapports de l'année 2023, les États membres procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe IV, partie A, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, à partir de l'année 2020, les autorités compétentes des États membres communiquent à la Commission les données relatives à la période précédente de communication des rapports, courant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe V.

2. Les autorités compétentes chargées de la surveillance et de la communication des données conformément au présent règlement sont celles qui ont été désignées par les États membres en application de l'article 7, paragraphe 6, du règlement (UE) 2019/631.

3. Les véhicules utilitaires lourds conçus et construits, ou adaptés, pour être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public sont soumis au présent article.

4. Les véhicules utilitaires lourds immatriculés pour être utilisés par les services de protection civile, les services de lutte contre l'incendie, les services chargés du maintien de l'ordre public ou les services d'urgence médicale sont soumis au présent article, qu'ils soient ou non exemptés de l'article 3 bis.

*Article 13 ter***Communication incombant aux constructeurs ou à d'autres entités responsables de la détermination des émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd**

1. Les constructeurs ou autres entités qui sont responsables de la détermination des émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd et qui sont soumis à l'article 9 du règlement (UE) 2017/2400 ou à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2022/1362 communiquent les données afférentes aux véhicules utilitaires lourds neufs conformément à l'annexe IV, partie B, du présent règlement.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, ils communiquent ces données à la Commission pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf dont la date de détermination ou d'évaluation est comprise dans la période de communication des rapports se terminant le 30 juin, conformément à la procédure de communication des rapports définie à l'annexe V.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux véhicules exemptés au titre de l'article 6 *ter*.

2. Chaque constructeur ou autre entité au sens du paragraphe 1 désigne un point de contact aux fins de la communication des données conformément au présent règlement.

3. Les obligations de communication au titre de l'article 13 *bis*, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux constructeurs et autres entités au sens du paragraphe 1 du présent article.

*Article 13 quater***Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds**

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données relatives aux véhicules utilitaires lourds (ci-après dénommé "registre central") qui sont communiquées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*.

Le registre central est mis à la disposition du public, à l'exception des rubriques énumérées à l'annexe V, point 3.2.

La valeur de la traînée aérodynamique est mise à la disposition du public sous la forme d'une plage, telle qu'elle est exposée à l'annexe IV, partie C.

2. L'Agence européenne pour l'environnement gère le registre central pour le compte de la Commission.

*Article 13 quinquies***Surveillance des résultats des essais de vérification sur route**

1. La Commission surveille, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en précisant les données devant être communiquées par les autorités compétentes des États membres aux fins du paragraphe 1 du présent article.

*Article 13 sexies***Qualité des données**

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils communiquent en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*. Ils informent sans retard la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.

2. La Commission effectue ses propres vérifications de la qualité des données communiquées en vertu des articles 13 *bis* et 13 *ter*.

3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données communiquées en vertu du paragraphe 1 ou constate, à l'issue de ses propres vérifications en vertu du paragraphe 2, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées dans le registre central.

4. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16.

*Article 13 septies***Amendes administratives**

1. La Commission peut infliger une amende administrative dans chacun des cas suivants:

- a) lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur en vertu de l'article 13 ter du présent règlement divergent des données issues du dossier d'enregistrements du constructeur ou de la fiche de réception par type du moteur délivrée dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et que la divergence est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave;
- b) lorsque les données ne sont pas transmises dans le délai visé à l'article 13 ter, paragraphe 1, deuxième alinéa, et que le retard ne peut pas être dûment justifié.

Aux fins de la vérification des données visée au point a), la Commission consulte les autorités en matière de réception par type concernées.

Les amendes administratives sont effectives, proportionnées et dissuasives et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule utilitaire lourd concerné par la divergence ou le retard dans la transmission des données visés aux points a) et b).

2. La Commission adopte des actes délégués, conformément à l'article 17, afin de compléter le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.

Ces actes délégués respectent les principes suivants:

- a) la procédure est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accéder au dossier, dans le respect des intérêts légitimes, de la confidentialité et des secrets commerciaux;
 - b) dans le calcul des amendes administratives appropriées, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité et des conséquences de la divergence ou du retard, du nombre de véhicules utilitaires lourds concernés par la divergence ou le retard dans la transmission des données, de la bonne foi du constructeur, du degré de diligence et de coopération du constructeur, de la répétition, de la fréquence et de la durée de la divergence ou du retard, ainsi que de toute sanction précédemment infligée au même constructeur;
 - c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu, en fixant des délais de paiement et en offrant, le cas échéant, la possibilité de fractionner les paiements de ces amendes en plusieurs tranches et sur plusieurs phases.
3. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union européenne.».

17) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 14***Modification des annexes I, IV et V**

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17 du présent règlement, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe I du présent règlement afin de tenir compte du progrès technique, de l'évolution de la logistique du transport de marchandises, des ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et des modifications des actes juridiques sous-jacents en matière de réception par type, en particulier des règlements (UE) 2018/858 et (CE) n° 595/2009:

- a) les critères définissant les sous-groupes de véhicules visés au point 1.1, y compris en ajoutant des sous-groupes de véhicules distincts pour les camions EHC;
- b) les critères définissant les véhicules professionnels visés au point 1.2;
- c) les critères applicables aux autonomies opérationnelles des différentes technologies de groupe motopropulseur visées au point 1.3;
- d) la liste des profils de missions figurant au point 1.4;
- e) la pondération des profils de missions visée aux points 2.1.1, 2.1.2 et 2.1.3;

- f) les charges utiles, nombres de passagers, masses de passagers, charges utiles maximales techniquement admissibles, nombres maximaux de passagers techniquement admissibles et volumes de fret des sous-groupes de véhicules visés au point 2.5;
- g) les valeurs de kilométrage annuel visées aux points 2.6.1, 2.6.2 et 2.6.3.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe IV:

- a) les données requises précisées dans les parties A et B, pour prendre en compte le progrès technique, les ajustements nécessaires fondés sur l'application du présent règlement et les modifications des actes juridiques sous-jacents en matière de réception par type, en particulier les règlements (UE) 2018/858 et (CE) n° 595/2009;
- b) la mise à jour ou l'ajustement des fourchettes de valeurs de traînée aérodynamique indiquées dans la partie C, pour prendre en compte les changements dans la conception des véhicules utilitaires lourds et faire en sorte que ces fourchettes restent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 17, en vue de modifier les éléments suivants de l'annexe V:

- a) la procédure de communication des rapports qui y est définie, pour prendre en compte l'expérience acquise dans l'application du présent règlement et adapter ladite procédure au progrès technique;
- b) le point 3.2, en ajoutant les rubriques qui ont été ajoutées au registre central.».

18) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexamine l'efficacité et l'impact du présent règlement, notamment en ce qui concerne l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen.

Dans ce rapport, la Commission évalue en particulier:

- a) le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les États membres;
- b) les progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures publiques et privées de rechargement et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les véhicules utilitaires lourds relevant du présent règlement, ainsi que l'existence de contraintes en matière d'infrastructures dans les pays tiers pesant sur la circulation en dehors de l'Union des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés dans l'Union;
- c) l'incidence sur l'emploi, en particulier sur les micro, petites et moyennes entreprises (PME), l'efficacité des mesures de soutien à la reconversion et au perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre, et l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émission nulle; une attention particulière est accordée à l'incidence sur les États membres périphériques et à l'incidence sur le transport de denrées périssables;
- d) si la poursuite de l'exemption prévue à l'article 6 ter des constructeurs produisant peu de véhicules est toujours justifiée;
- e) l'incidence de l'établissement de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle neufs mis sur le marché de l'Union;
- f) le niveau de la prime sur les émissions excédentaires de CO₂ pour veiller à ce qu'il soit supérieur au coût marginal moyen des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂;
- g) l'inclusion des véhicules utilitaires lourds suivants, qui ne relèvent pas actuellement du champ d'application du règlement (UE) 2017/2400, dans les objectifs de réduction des émissions de CO₂:
 - i) les petits camions dont la TPMLM est inférieure ou égale à 5 tonnes, à l'issue d'une enquête indiquant s'il convient de déterminer les émissions de CO₂ pour ces véhicules utilitaires lourds, conformément au règlement (UE) 2017/2400 (simulations effectuées au moyen de VECTO), en tenant compte du règlement (UE) 2017/1151; et

- ii) les véhicules à usage spécial, les véhicules hors route et les véhicules hors route à usage spécial;
- h) toute contrainte particulière pour se conformer à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1, en raison du rapport coûts-avantages socio-économiques, compte tenu de la morphologie territoriale spécifique ou des conditions météorologiques ainsi que des investissements récents dans le biométhane déjà effectués par les autorités publiques;
- i) le rôle d'un facteur de correction du carbone dans la transition vers une mobilité à émission nulle dans le secteur des véhicules utilitaires lourds;
- j) le rôle d'une méthode d'immatriculation des véhicules utilitaires lourds alimentés exclusivement par des carburants neutres en CO₂, dans le respect du droit de l'Union et de l'objectif de neutralité climatique de l'Union;
- k) si la création de nouveaux sous-groupes de véhicules pour les camions EHC a entraîné une augmentation indue de la puissance nominale du moteur;
- l) la possibilité d'élaborer une méthode commune au niveau de l'Union pour l'évaluation et la communication harmonisée des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union;
- m) les scénarios possibles permettant de prendre en compte les véhicules utilitaires lourds à émission nulle issus de l'adaptation de véhicules utilitaires lourds conventionnels précédemment immatriculés aux fins de l'évaluation de la conformité au titre du présent règlement.

Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement.

2. La Commission évalue le rôle des carburants renouvelables durables dans la transition vers la neutralité climatique, y compris dans le secteur des véhicules utilitaires lourds. Indépendamment du réexamen visé au paragraphe 1, et dans le cadre d'une stratégie plus large de déploiement de ces carburants, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2025, un rapport contenant une analyse complète de la nécessité d'encourager davantage l'adoption de biocarburants avancés, de biogaz et de carburants renouvelables d'origine non biologique dans le secteur des véhicules utilitaires lourds et le cadre approprié de mesures, y compris des incitations financières, pour parvenir à ce déploiement. Sur la base de cette analyse, la Commission présente, le cas échéant, des propositions législatives supplémentaires ou formule des recommandations à l'intention des États membres.».

19) L'article 17 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, à l'article 13 *septies*, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphes 1, 2 et 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juin 2024.»;

b) au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«La délégation de pouvoir visée à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, à l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, à l'article 13 *septies*, paragraphe 2, et à l'article 14, paragraphes 1, 2 et 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.»;

c) au paragraphe 6, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, de l'article 13 *quinquies*, paragraphe 2, et de l'article 14, paragraphes 1, 2 et 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objection dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections.».

20) Les annexes I et II du règlement (UE) 2019/1242 sont remplacées par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement.

21) Le texte figurant à l'annexe II du présent règlement est ajouté en tant qu'annexes III, IV, V et VI au règlement (UE) 2019/1242.

*Article 2***Modifications apportées au règlement (UE) 2018/858**

Le règlement (UE) 2018/858 est modifié comme suit:

1) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 33 est remplacé par le texte suivant:

«33) "semi-remorque": une remorque sur laquelle le ou les essieux sont positionnés derrière le centre de gravité du véhicule (lorsque celui-ci est chargé de façon uniforme) et qui est équipée d'un dispositif d'attelage permettant que les forces horizontales et verticales soient transmises au véhicule tracteur;»;

b) le point suivant est ajouté:

«59) "remorque électrique": tout type de remorque qui est capable de contribuer à la propulsion de l'ensemble de véhicules en utilisant son propre groupe motopropulseur électrique et qui ne peut pas être utilisé sur la voie publique sans être activement tracté par un véhicule à moteur;».

2) À l'annexe I, partie B, point 6.1.1 d), le point suivant est ajouté:

«iii) la conception et la construction des éléments constitutants essentiels formant le système de propulsion et de stockage de l'énergie dans le cas des remorques électriques;».

*Article 3***Abrogation du règlement (UE) 2018/956**

Le règlement (UE) 2018/956 est abrogé avec effet au 1^{er} juillet 2024.

Les références au règlement (UE) 2018/956 s'entendent comme faites au règlement (UE) 2019/1242 et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI du règlement (UE) 2019/1242, telle qu'elle figure à l'annexe II du présent règlement.

*Article 4***Dispositions transitoires**

Nonobstant l'article 3, en ce qui concerne les périodes de communication des rapports antérieures au 1^{er} juillet 2024, le règlement (UE) 2019/1242, tel qu'applicable le 30 juin 2024, et le règlement (UE) 2018/956, tel qu'applicable le 30 juin 2024, continuent de s'appliquer.

*Article 5***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 1^{er} juillet 2024.

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

Fait à Bruxelles, le 14 mai 2024.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

La présidente

H. LAHBIB

ANNEXE I

Les annexes I et II du règlement (UE) 2019/1242 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE I

Émissions spécifiques moyennes de CO₂, objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ et émissions excédentaires de CO₂

1. Sous-groupes de véhicules

1.1. Aux fins du présent règlement, un sous-groupe de véhicules *sg* est défini pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf.

1.1.1. Pour les véhicules utilitaires lourds de la catégorie N, le sous-groupe de véhicules *sg* est défini comme suit:

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Type de cabine	Puissance du moteur	Autonomie opérationnelle (OR)	Sous-groupe (<i>sg</i>) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement (*)	
				Véhicules autres que les véhicules professionnels	Véhicules professionnels
53 et véhicules utilitaires lourds à émission nulle du groupe 51	Tous			53	53v
54 et véhicules utilitaires lourds à émission nulle du groupe 52	Tous			54	—
1s	Tous			1s	1sv
1	Tous			1	1v
2	Tous			2	2v
3	Tous			3	3v

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Type de cabine	Puissance du moteur	Autonomie opérationnelle (OR)	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement (*)	
				Véhicules autres que les véhicules professionnels	Véhicules professionnels
4	Tous	<170 kW	Tous	4-UD	4v
	Cabine sans couchette	≥170 kW	Tous	4-RD	
	Cabine avec couchette	≥170 kW et <265 kW			
	Cabine avec couchette	≥265 kW	< 350 km		
	Cabine avec couchette	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Cabine sans couchette	Tous	Tous	9-RD	9v
	Cabine avec couchette	Tous	< 350 km		
	Cabine avec couchette	Tous	≥ 350 km	9-LH	
5	Cabine sans couchette	Tous	Tous	5-RD	5v
	Cabine avec couchette	< 265 kW			
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	< 350 km		
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Type de cabine	Puissance du moteur	Autonomie opérationnelle (OR)	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement (*)	
				Véhicules autres que les véhicules professionnels	Véhicules professionnels
10	Cabine sans couchette	Tous	Tous	10-RD	10v
	Cabine avec couchette	Tous	< 350 km		
	Cabine avec couchette	Tous	≥ 350 km	10-LH	
11	Tous			11	11v
12	Tous			12	12v
16	Tous			16	16v

(*) Pour le calcul des parts de véhicules et les émissions de CO₂ spécifiques moyennes des constructeurs pour les périodes de communication des rapports des années 2030 à 2034 conformément aux points 2.4 et 2.7, respectivement, les véhicules professionnels à émission nulle de la catégorie N sont attribués comme suit:

Véhicule professionnel à émission nulle du sous-groupe de véhicules	Attribué au sous-groupe de véhicules
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Véhicule professionnel à émission nulle du sous-groupe de véhicules	Attribué au sous-groupe de véhicules
11v	11
12v	12
16v	16

Par “cabine avec couchette”, on entend un type de cabine qui possède, derrière le siège du conducteur, un compartiment destiné à être utilisé pour dormir, tel que communiqué en application des articles 13 *bis* et 13 *ter*.

Par “cabine sans couchette”, on entend un type de cabine qui n’est pas une cabine avec couchette.

Lorsqu’un véhicule utilitaire lourd neuf est attribué au sous-groupe de véhicules 4-UD mais que les données sur ses émissions de CO₂ en g/km ne sont pas disponibles pour les profils de missions UDL ou UDR tels que définis au point 1.4, ce véhicule utilitaire lourd neuf est attribué au sous-groupe de véhicules 4-RD.

Par “autonomie opérationnelle”, on entend la distance qu’un véhicule utilitaire lourd peut parcourir, dans des conditions de transport longue-distance, sans être rechargé ou réapprovisionné en carburant, comme prévu au point 1.3.

1.1.2. Pour les véhicules utilitaires lourds de la catégorie M, le sous-groupe de véhicules *sg* est défini comme suit:

Groupe de véhicules selon l’annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Sous-groupe (<i>sg</i>) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Groupe de véhicules selon l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. Pour les véhicules utilitaires lourds de la catégorie O, le sous-groupe de véhicules sg est défini comme suit:

Groupes de véhicules définis à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2022/1362	Sous-groupe (sg) de véhicules attribué pour les besoins du présent règlement
Tous les groupes avec un, deux ou trois essieux figurant dans le tableau 1	Comme indiqué dans la colonne "groupe de véhicules" des tableaux de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2022/1362
Tous les groupes avec deux ou trois essieux figurant dans le tableau 4	
Tous les groupes figurant dans le tableau 6	

1.2. Les véhicules professionnels sont définis par les critères suivants:

Catégorie de véhicule	Configuration du châssis	Critères applicables pour les véhicules professionnels
N	Rigide	L'un des chiffres suivants, énumérés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858, est utilisé pour compléter le code de la carrosserie indiqué à la rubrique 38 du certificat de conformité: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 ou 31;
	Tracteur	Vitesse maximale ne dépassant pas 79 km/h

- 1.3. Les autonomies opérationnelles pour les besoins du présent règlement sont les suivantes:

Technologie du groupe motopropulseur	Autonomie opérationnelle (OR)
Véhicules utilitaires lourds tirant leur énergie pour les besoins de la propulsion mécanique uniquement d'une énergie électrique ou d'un dispositif de stockage d'énergie électrique	OR = autonomie réelle en mode épuisement de la charge, telle qu'elle est définie à l'annexe IV, partie I, point 2.4.1, du règlement (UE) 2017/2400 pour le profil de missions LHR
Autres technologies	OR > 350 km

- 1.4. Définitions des profils de missions

RDL	Trajets régionaux, charge utile faible
RDR	Trajets régionaux, charge utile représentative
LHL	Longue distance, charge utile faible
LHR	Longue distance, charge utile représentative
UDL	Trajets urbains, charge utile faible
UDR	Trajets urbains, charge utile représentative
REL	Trajets régionaux (EMS), charge utile faible
RER	Trajets régionaux (EMS), charge utile représentative
LEL	Longue distance (EMS), charge utile faible
LER	Longue distance (EMS), charge utile représentative
MUL	Services municipaux, charge utile faible
MUR	Services municipaux, charge utile représentative
COL	Construction, charge utile faible
COR	Construction, charge utile représentative
HPL	Urbain lourd, transport de passagers, charge faible
HPR	Urbain lourd, transport de passagers, charge représentative

UPL	Urbain, transport de passagers, charge faible
UPR	Urbain, transport de passagers, charge représentative
SPL	Sous-urbain, transport de passagers, charge faible
SPR	Sous-urbain, transport de passagers, charge représentative
IPL	Inter-urbain, transport de passagers, charge faible
IPR	Inter-urbain, transport de passagers, charge représentative
CPL	Autocar, transport de passagers, charge faible
CPR	Autocar, transport de passagers, charge représentative

2. Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur

2.1. Calcul des émissions spécifiques de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd neuf

Les émissions spécifiques de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd *v*, attribué à un sous-groupe de véhicules *sg*, ou de son véhicule primaire sont calculées comme suit:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

où

\sum_{mp} désigne la somme de tous les profils de missions *mp* figurant au point 1.4;

sg désigne le sous-groupe de véhicules auquel le véhicule utilitaire lourd neuf *v* a été attribué conformément au point 1 de la présente annexe;

$W_{sg,mp}$ désigne la pondération du profil de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ en g/km du véhicule utilitaire lourd neuf *v*, déterminées pour un profil de missions *mp*, communiquées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter* et normalisées conformément à l'annexe III;

$CO2p_{v,mp}$ désigne les émissions de CO₂ en g/km du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd neuf *v*, déterminées pour un profil de missions *mp*, et pour la configuration du châssis (plancher haut/bas, nombre de niveaux) applicable à son sous-groupe de véhicules *sg*, communiquées conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter* et normalisées conformément à l'annexe III;

Dans le cas des véhicules utilitaires lourds à moteur à émission nulle, les valeurs de $CO2_{v,mp}$ et $CO2p_{v,mp}$ sont fixées à 0.

2.1.1. Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Voir définitions au point 1.1.

(**) Voir définitions au point 1.4.

2.1.2. Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Voir définitions au point 1.1.

(**) Voir définitions au point 1.4.

2.1.3. Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$) pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie O

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Voir définitions au point 1.1.

(**) Voir définitions au point 1.4.

- 2.2. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds neufs d'un sous-groupe de véhicules pour un constructeur

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, les émissions spécifiques moyennes de CO₂, $avgCO2_{sg}$, de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans un sous-groupe de véhicules sg ou, le cas échéant, de leurs véhicules primaires, sont calculées comme suit:

- 2.2.1. Pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N et O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (en g/tkm)}$$

- 2.2.2. Pour les véhicules complets ou complétés de catégorie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ (en g/pkm)}$$

- 2.2.3. Pour les véhicules primaires de véhicules utilitaires lourds de catégorie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (en g/pkm)}$$

où

\sum_v est la somme de tous les véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules sg, sous réserve de l'article 7 ter;

CO_{2v} désigne les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule utilitaire lourd neuf v, déterminées conformément au point 2.1;

$CO2p_v$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd neuf v , déterminées conformément au point 2.1;
V_{sg}	désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules sg ;
Vpw_{sg}	désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg qui, selon l'article 7 <i>ter</i> , sont pris en compte avec les émissions de CO_2 de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 du point 2.2.3;
PL_{sg}	désigne la charge utile moyenne des véhicules utilitaires lourds du sous-groupe de véhicules sg , déterminée au point 2.5;
PN_{sg}	désigne le nombre de passagers moyen des véhicules du sous-groupe de véhicules sg , déterminé au point 2.5.

2.3. Calcul du facteur d'émission nulle et de faibles émissions visé à l'article 5

2.3.1 Périodes de communication des rapports de 2019 à 2024

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports de 2019 à 2024, le facteur de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé comme suit:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ avec un minimum de } 0,97$$

où

V_{all}	désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans les sous-groupes de véhicules $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;
V_{conv}	désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans les sous-groupes de véhicules $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, à l'exclusion des véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions;
V_{zlev}	désigne la somme de V_{in} et V_{out} ,

où

V_{in}	désigne $\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$
avec \sum_v	désignant la somme de tous les véhicules utilitaires lourds neufs à émission nulle et à faibles émissions dans les sous-groupes de véhicules $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;
$CO2_v$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 , en g/km, d'un véhicule utilitaire lourd à émission nulle ou à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;
LET_{sg}	désigne le seuil de faibles émissions du sous-groupe de véhicules sg auquel appartient le véhicule utilitaire lourd v , tel que défini au point 2.3.4;
V_{out}	désigne le nombre total de véhicules utilitaires lourds à émission nulle de catégorie N qui ne font pas partie des sous-groupes de véhicules visés par la définition de V_{in} , et avec un maximum de 1,5 % de V_{conv} .

2.3.2 Périodes de communication des rapports de 2025 à 2029

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, le facteur de véhicules à émission nulle et à faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé comme suit:

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{à moins que cette somme ne soit supérieure à } 1 \text{ ou inférieure à } 0,97, \text{ auquel cas le facteur ZLEV prend la valeur } 1 \text{ ou } 0,97, \text{ respectivement}$$

où

x correspond à 0,02;

y correspond à la somme de V_{in} et V_{out} , divisée par V_{total} , où:

V_{in} désigne le nombre total de véhicules utilitaires lourds à émission nulle ou à faibles émissions nouvellement immatriculés dans les sous-groupes de véhicules $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, où chacun d'entre eux est compté comme $ZLEV_{specific}$ selon la formule ci-dessous:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

où

$CO2_v$ correspond aux émissions de CO_2 spécifiques, en g/km, d'un véhicule utilitaire lourd à émission nulle ou à faibles émissions v, déterminées conformément au point 2.1;

LET_{sg} désigne le seuil de faibles émissions du sous-groupe de véhicules sg auquel appartient le véhicule utilitaire lourd v, tel que défini au point 2.3.4;

V_{out} désigne le nombre total de véhicules utilitaires lourds à émission nulle de catégorie N nouvellement immatriculés qui ne font pas partie des sous-groupes de véhicules visés par la définition de V_{in} , et avec un maximum de 0,035 de V_{total} ;

V_{total} désigne le nombre total de véhicules utilitaires lourds de catégorie N nouvellement immatriculés du constructeur au cours de la période de communication des rapports.

Si V_{in}/V_{total} est inférieur à 0,0075, le facteur ZLEV prend la valeur 1.

2.3.3 Périodes de communication des rapports à partir de 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Calcul du seuil de faibles émissions

Le seuil de faibles émissions LET_{sg} du sous-groupe de véhicules sg est défini comme suit:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

où

$rCO2_{sg}$ désigne les émissions de CO_2 de référence du sous-groupe de véhicules sg , déterminées au point 3;

PL_{sg} désigne la charge utile moyenne des véhicules utilitaires lourds du sous-groupe de véhicules sg , déterminée au point 2.5.

2.4. Calcul des parts de véhicules utilitaires lourds

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, la part de véhicules utilitaires lourds neufs d'un sous-groupe de véhicules $share_{sg}$ est calculée comme suit:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Pour chaque constructeur et pour chaque période de communication des rapports, la part de véhicules utilitaires lourds neufs à émission nulle dans un sous-groupe de véhicules zev_{sg} est calculée comme suit:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Pour chaque constructeur et pour chaque période de communication des rapports, la part de véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg qui, conformément à l'article 7 *ter*, sont à prendre en considération avec les émissions de CO_2 de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions spécifiques de CO_2 moyennes du point 2.2, est calculée comme suit:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

où

$Vzev_{sg}$ désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle du constructeur dans un sous-groupe de véhicules sg ;

Vpv_{sg} désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds faisant partie du sous-groupe de véhicules sg qui, conformément à l'article 7 *ter*, sont à prendre en compte avec les émissions de CO_2 de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 du point 2.2;

V_{sg} désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans un sous-groupe de véhicules sg ;

V désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur.

2.5. Valeurs de charge utile, nombre de passagers et volumes de fret

La valeur moyenne de la charge utile PL_{sg} d'un véhicule utilitaire lourd de catégorie N ou O dans un sous-groupe de véhicules sg est calculée comme suit:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Le nombre de passagers moyen PN_{sg} d'un véhicule utilitaire lourd de catégorie M dans un sous-groupe de véhicules sg est calculé comme suit:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

où

\sum_{mp} désigne la somme de tous les profils de missions mp ;

$W_{sg,mp}$ désigne la pondération du profil de missions spécifiée aux points 2.1.1 à 2.1.3;

$PL_{sg,mp}$ désigne la valeur de charge utile attribuée aux véhicules utilitaires lourds des catégories N et O dans le sous-groupe de véhicules sg pour le profil de missions mp , telle que spécifiée aux points 2.5.1 et 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ désigne le nombre de passagers attribué aux véhicules utilitaires lourds de catégorie M dans le sous-groupe de véhicules sg pour le profil de missions mp , tel que spécifié au point 2.5.2.

2.5.1. Véhicules utilitaires lourds de catégorie N

Les valeurs de charge utile $PL_{sg,mp}$ (en tonnes) sont déterminées comme suit:

Sous-groupe de véhicules sg (*)	Profil de missions mp (**)																																	
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR																				
53	Comme déterminé au point 3.1.1.		Sans objet		Comme déterminé au point 3.1.1.		Sans objet																											
53v																																		
54																																		
1s																																		
1sv																																		
1																																		
1v																																		
2			Comme déterminé au point 3.1.1.												Comme déterminé au point 3.1.1.		Sans objet																	
2v																																		
3															Sans objet										Comme déterminé au point 3.1.1.		Sans objet							
3v																																		
4-UD	0,9	4,4			1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0											0,9	4,4								
4-RD																																		
4-LH																																		
4v																																		
5-RD	2,6	12,9			2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.											2,6	12,9								
5-LH																																		
5v																																		

Sous-groupe de véhicules sg (*)	Profil de missions mp (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	s.o.	s.o.	2,6	12,9
12v														
16	Sans objet												2,6	12,9
16v														

(*) Voir définitions au point 1.1.

(**) Voir définitions au point 1.4.

Les valeurs de charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$ et les volumes de fret CV_{sg} sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.5.2. Véhicules utilitaires lourds de catégorie M

Le nombre de passagers $PN_{sg,mp}$, la masse des passagers $PM_{sg,mp}$ et le nombre maximal techniquement admissible de passagers $maxPN_{sg}$ pour le sous-groupe de véhicules sg et le profil de missions mp sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.5.3. Véhicules utilitaires lourds de catégorie O

Les valeurs de charge utile $PL_{sg,mp}$ (en tonnes) sont déterminées comme suit:

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Profil de missions (mp) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	s.o.	s.o.	s.o.
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	s.o.	s.o.	s.o.
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	s.o.	s.o.	s.o.
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	s.o.	s.o.	s.o.
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	s.o.	s.o.	s.o.
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	s.o.	s.o.	s.o.
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	s.o.	s.o.	s.o.

(*) Voir définitions au point 1.1.

(**) Voir définitions au point 1.4.

Les valeurs de charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$ et les volumes de fret CV_{sg} sont déterminés conformément au point 3.1.1.

2.6. Calcul du facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile ou du nombre de passagers

Le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile (des passagers) (MPW_{sg}) d'un sous-groupe de véhicules sg est défini comme le produit du kilométrage annuel spécifié au point 2.6.1 et des valeurs de la charge utile et du nombre de passagers pour le sous-groupe de véhicules spécifiées aux points 2.5.1, 2.5.2 et 2.5.3 pour les véhicules des catégories N, M et O, respectivement, normalisées à la valeur respective pour le sous-groupe de véhicules 5-LH, et il doit être calculé comme suit:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N et O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de la catégorie M})$$

où

AM_{sg} désigne le kilométrage annuel spécifié aux points 2.6.1, 2.6.2 et 2.6.3 pour les véhicules utilitaires lourds dans le sous-groupe de véhicules respectif;

AM_{5-LH} désigne le kilométrage annuel spécifié pour le sous-groupe de véhicules 5-LH au point 2.6.1;

PL_{sg} désigne les valeurs déterminées aux points 2.5.1 et 2.5.3;

PN_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.5.2;

PL_{5-LH} désigne la valeur moyenne de la charge utile pour le sous-groupe de véhicules 5-LH, déterminée au point 2.5.1.

2.6.1. Kilométrage annuel pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N:

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Voir définitions au point 1.1.

2.6.2. Kilométrage annuel pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Voir définitions au point 1.1.

2.6.3. Kilométrage annuel pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie 0

Sous-groupe de véhicules (sg) (*)	Kilométrage annuel AM_{sg} (en km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Voir définitions au point 1.1.

2.7. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs visées à l'article 4

Pour chaque constructeur, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ suivantes sont calculées:

2.7.1. Pour les périodes de communication des rapports de 2019 à 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pour les périodes de communication des rapports à compter de 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

où

\sum_{sg} désigne la somme des sous-groupes de véhicules qui sont inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes particulières de CO₂ selon le point 4.2;

$ZLEV$ désigne la valeur déterminée au point 2.3;

$share_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.4;

zev_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.4;

pv_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.6;

$avgCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 2.2;

$rCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2.

3. Calcul des valeurs de référence

3.1. Valeurs de référence

Les valeurs de référence suivantes sont calculées sur la base de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs de tous les constructeurs pour la période de référence applicable au sous-groupe de véhicules sg , conformément au point 3.2.

3.1.1. Pour chaque véhicule, le sous-groupe de véhicules sg , les valeurs de charge utile $PL_{sg,mp}$, le nombre de passagers $PN_{sg,mp}$, la masse de passagers $PM_{sg,mp}$, la charge utile maximale techniquement admissible $maxPL_{sg}$, le nombre maximal techniquement admissible de passagers $maxPN_{sg}$ et le volume de fret CV_{sg} sont calculés comme suit:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N})^*$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})^*$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N})$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie O})$$

(*seulement pour les sous-groupes de véhicules pour lesquels des valeurs explicites pour $PL_{sg,mp}$ ou $PN_{sg,mp}$ ne sont pas fournies au point 2.5)

3.1.2. Les émissions de CO₂ de référence $rCO2_{sg}$ visées à l'article 3 sont calculées comme suit:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N et O})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})$$

où

\sum_v est la somme de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg immatriculés au cours de la période de référence applicable à sg , conformément au point 3.2;

$CO2_v$ désigne les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule utilitaire lourd neuf v , déterminées conformément au point 2.1, le cas échéant ajustées conformément à l'annexe II;

$CO2p_v$ désigne les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd neuf v , déterminée conformément au point 2.1, le cas échéant ajustées conformément à l'annexe II;

rV_{sg} désigne le nombre de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg immatriculés au cours de la période de référence applicable à sg , conformément au point 3.2;

PL_{sg} désigne la charge utile moyenne des véhicules utilitaires lourds du sous-groupe de véhicules sg , déterminée au point 2.5;

PN_{sg} désigne le nombre de passagers moyen des véhicules utilitaires lourds du sous-groupe de véhicules sg , déterminé au point 2.5;

$PL_{v,mp}$ désigne la charge utile du véhicule utilitaire lourd v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

$PN_{v,mp}$ désigne le nombre de passagers du véhicule utilitaire lourd v dans le profil de missions mp , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

$PM_{v,mp}$ désigne la masse de passagers du véhicule utilitaire lourd v dans le profil de missions mp , déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

$maxPL_v$	désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule utilitaire lourd v , déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;
$maxPN_v$	désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;
CV_v	désigne le volume de fret du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter.

3.2. Périodes de référence applicables aux sous-groupes de véhicules

Les périodes de communication des rapports suivantes sont appliquées en tant que périodes de référence aux sous-groupes de véhicules:

Sous-groupe de véhicules sg	Période de communication des rapports de l'année applicable en tant que période de référence
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Tous les autres	2025

3.2.1. Si, au cours de la période de référence spécifiée au point 3.2, dans un sous-groupe de véhicules sg , le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs de tous les constructeurs est inférieur à 50, les règles suivantes s'appliquent:

Les émissions spécifiques moyennes de CO_2 , $avgCO2_{sg}$ et $avgCO2p_{sg}$ visées au point 2.2 et les émissions de CO_2 de référence $rCO2_{sg}$ et $rCO2p_{sg}$ visées au point 3.1.2 prennent la valeur "0" pour tous les constructeurs, dans le sous-groupe de véhicules sg , pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 , conformément au point 2.7, et du calcul des objectifs en matière d'émission spécifiques de CO_2 , conformément au point 4.1, pour les périodes de communication des rapports des années $< Y + 5$. Ici, Y est l'année de la première période de communication des rapports au cours de laquelle le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs de tous les constructeurs, dans le sous-groupe de véhicules sg , est d'au moins 50 unités.

Afin d'obtenir les émissions de CO_2 de référence $rCO2_{sg}$ et $rCO2p_{sg}$ pour les besoins du calcul de l'objectif en matière d'émission spécifique de CO_2 conformément au point 4, il convient de calculer d'abord les valeurs correspondantes visées au point 3.1.2 pour la période de communication des rapports de l'année Y et non pour la période de référence applicable au sous-groupe de véhicules sg conformément au point 3.2.

Les valeurs résultantes sont alors divisées par:

- le facteur cible $RET_{sg,Y}$ tel que défini au point 5.1.1, pour obtenir les émissions de CO_2 de référence $rCO2_{sg}$,
- le facteur cible $RET_{sg,Y}$ tel que défini au point 5.1.1, pour obtenir les émissions de CO_2 de référence $rCO2p_{sg}$.

4. Calcul de l'objectif en matière d'émission spécifique de CO_2 d'un constructeur visé à l'article 6

4.1. Objectifs en matière d'émission spécifiques de CO_2

Pour chaque constructeur, les objectifs en matière d'émission spécifiques de CO_2 , T suivants sont calculés comme suit:

4.1.1. Pour les périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Pour les périodes de communication des rapports à partir de 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(\text{MZE}) = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{zevM}_{\text{sg}}) \times \text{rCO2}_{\text{sg}}$$

$$T(\text{M}) = T(\text{MCO2}) + T(\text{MZE})$$

où

\sum_{sg}	désigne la somme des sous-groupes de véhicules qui sont inclus dans le calcul de l'objectif en matière d'émission spécifique de CO ₂ concerné, conformément au point 4.2;
share_{sg}	désigne la valeur déterminée au point 2.4;
MPW_{sg}	désigne la valeur déterminée au point 2.6;
rf_{sg}	désigne l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ applicable, pour la période de communication des rapports spécifique, aux véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules <i>sg</i> , tel qu'indiqué au point 4.3;
rfp_{sg}	désigne l'objectif de réduction des émissions de CO ₂ applicable, pour la période de communication des rapports spécifique, aux véhicules primaires de véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules <i>sg</i> , tel qu'indiqué au point 4.3;
zevM_{sg}	désigne le mandat concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle applicable, pour la période de communication des rapports spécifique, aux véhicules utilitaires lourds dans le sous-groupe de véhicules <i>sg</i> , comme indiqué au point 4.3;
rCO2_{sg}	désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
rCO2p_{sg}	désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;
pv_{sg}	désigne la valeur déterminée au point 2.4.

4.2. Sous-groupes de véhicules inclus dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ et des objectifs en matière d'émission spécifiques de CO₂ des constructeurs

Les sous-groupes de véhicules *sg* suivants sont inclus dans le calcul des émissions spécifiques de CO₂ CO₂(X), les objectifs en matière d'émission spécifiques de CO₂ T(X) et la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ ET(X) :

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
sous-groupes de véhicules soumis à des objectifs de réduction des émissions de CO ₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, point a)	sous-groupes de véhicules de transport de marchandises soumis à des objectifs de réduction des émissions de CO ₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d), et paragraphe 3	sous-groupes de véhicules de transport de passagers soumis à des objectifs de réduction des émissions de CO ₂ conformément à l'article 3 bis, paragraphe 1, points b), c) et d) (autocars et autobus à emmarchement bas de classe II)	sous-groupes de véhicules de transport de passagers soumis à des objectifs concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle conformément à l'article 3 <i>quinquies</i> (Autobus urbains)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Tous les sous-groupes de véhicules visés aux points 1.1.1 et 1.1.3. Toutefois, pour les périodes de communication des rapports des années antérieures à 2035, les sous-groupes de véhicules professionnels ne sont pas inclus.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Objectifs de réduction des émissions de CO₂ et mandats concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle

4.3.1. Les objectifs de réduction des émissions de CO₂ $r_{f_{sg}}$ et $r_{fp_{sg}}$ suivantes, conformément à l'article 3 bis, s'appliquent aux véhicules utilitaires lourds dans le sous-groupe de véhicules sg pour des périodes de communication des rapports différentes:

Sous-groupes de véhicules sg		Objectifs de réduction des émissions de CO ₂ $r_{f_{sg}}$ et $r_{fp_{sg}}$			
		Périodes de communication des rapports des années			
		2025 — 2029	2030 — 2034	2035 — 2039	à partir de 2040
Camions moyens	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 7,4t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux 4x2 et 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camions lourds > 16 t avec configurations d'essieux spéciales	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Véhicules professionnels	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Autocars et autobus interurbains ($r_{f_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Véhicules primaires d'autocars et d'autobus interurbains ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Remorques	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Objectifs de réduction des émissions de CO ₂ $r_{f_{sg}}$ et $r_{fp_{sg}}$					
Sous-groupes de véhicules sg		Périodes de communication des rapports des années			
		2025 — 2029	2030 — 2034	2035 — 2039	à partir de 2040
Semi-remorques	0	10 %	10 %	10 %	Pour les périodes de communication des rapports des années antérieures à 2025, tous les objectifs de réduction des émissions de CO ₂ $r_{f_{sg}}$ et $r_{fp_{sg}}$ sont fixés à 0.
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633					

- 4.3.2. Les objectifs $zevM_{sg}$ concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle suivants, conformément à l'article 3 *ter*, sont applicables aux véhicules utilitaires lourds faisant partie du sous-groupe de véhicules sg pour des périodes de communication des rapports différentes:

Mandats $zevM_{sg}$ concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle					
Sous-groupes de véhicules sg		Périodes de communication des rapports des années			
		avant 2030	2030 — 2034	2035 — 2039	à partir de 2040
Autobus urbains	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. Crédits et dettes d'émission visés à l'article 7

5.1. Trajectoires de réduction des émissions de CO₂

5.1.1. Facteurs cibles

Pour chaque sous-groupe de véhicules sg et chaque période de communication des rapports d'une année Y, les facteurs cibles sont définis comme suit:

$$RET_{sg,Y} = (1 - r_{f_{sg,uY}}) + (r_{f_{sg,uY}} - r_{f_{sg,lY}}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RET_{p_{sg,Y}} = (1 - r_{fp_{sg,uY}}) + (r_{fp_{sg,uY}} - r_{fp_{sg,lY}}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

où

lY , uY désignent les valeurs pour la première et la dernière années de l'ensemble $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ pour les sous-groupes de véhicules indiqués dans la colonne X = 2025 du tableau figurant au point 4.2;

de l'ensemble $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$, pour tous les autres sous-groupes de véhicules sg, définissant l'intervalle le plus petit pour lequel la condition $lY \leq Y < uY$ est remplie;

rY désigne l'année de la période de référence applicable au sous-groupe de véhicules sg, conformément au point 3.2;

$r_{f_{sg,lY}}$, $r_{f_{sg,uY}}$ désignent les objectifs de réduction des émissions de CO₂ du sous-groupe de véhicules sg pour les véhicules utilitaires lourds neufs des années lY et uY , conformément au point 4.3;

$rfp_{sg,lY}$ $rfp_{sg,uY}$ désignent les objectifs de réduction des émissions de CO₂ du sous-groupe de véhicules sg pour les véhicules primaires de véhicules utilitaires lourds neufs des années lY et uY , conformément au point 4.3;

$zevM_{sg,lY}$ $zevM_{sg,uY}$ désignent les mandats concernant les véhicules utilitaires lourds à émission nulle pour les véhicules utilitaires lourds neufs des années lY et uY , conformément au point 4.3.

Pour les années de communication $Y < rY$, les valeurs de $RET_{sg,lY}$, $RET_{psg,Y}$ et $ZET_{sg,Y}$ sont fixées à 1, de sorte qu'il n'y a pas de contribution du sous-groupe de véhicules sg à la trajectoire de réduction des émissions de CO₂.

5.1.2. Trajectoires de réduction des émissions de CO₂

5.1.2.1. Ensuite, pour chaque sous-groupe de véhicules sg et chaque période de communication des rapports d'une année Y , les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pour chaque constructeur et les périodes de communication des rapports d'une année Y comprise entre 2019 et 2024, les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET(2025)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pour chaque constructeur et les périodes de communication des rapports d'une année Y comprise entre 2025 et 2040, les trajectoires de réduction des émissions de CO₂ suivantes sont définies:

$$ET(NO)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)Y = \sum sg \text{ sharesg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)Y = ET(MCO2)Y + ET(MZE)Y$$

où

\sum_{sg} désigne la somme des sous-groupes de véhicules qui sont inclus dans le calcul de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ concernée, conformément au point 4.2;

$share_{sg}$ désigne la part de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules sg , déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} désigne la valeur déterminée au point 2.6;

$rCO2_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ désigne la valeur déterminée au point 3.1.2;

pv_{sg} désigne la part de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules sg qui, conformément à l'article 7 *ter*, sont pris en compte avec les émissions de CO₂ de leurs véhicules primaires dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du point 2.2.

5.2. Calcul des crédits et dettes d'émission pour chaque période de communication des rapports

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports des années Y comprises entre 2019 et 2040, les crédits d'émission $cCO2(X)_Y$ et les dettes d'émission $dCO2(X)_Y$ ($X = NO, M$) ont les valeurs suivantes ou équivalent à 0 (c'est-à-dire que les crédits et les dettes d'émission ne peuvent pas être négatifs), le plus élevé étant retenu:

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

où

$ET(X)_Y$ désigne la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminée conformément au point 5.1 (X = 2025, NO, M);

$CO2(X)_Y$ désigne les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 2.7 (X = 2025, NO, M);

$T(X)_Y$ désigne l'objectif en matière d'émission spécifique de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminé conformément au point 4 (X = 2025, NO, M);

V_y désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y.

5.3. Limite de dette d'émission

Pour chaque constructeur, les limites de dette d'émission $limCO2(X)_Y$ pour la période de communication des rapports de l'année Y sont définies comme suit:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ pour les périodes de communication des rapports des années Y < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ pour les périodes de communication des rapports des années Y ≥ 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ pour les périodes de communication des rapports des années Y ≥ 2030.

où

$T(X)_Y$ désigne l'objectif en matière d'émission spécifique du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminé conformément au point 4 (X = 2025, NO, M);

$V(X)_Y$ désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y dans les sous-groupes de véhicules qui sont inclus dans le calcul des émissions spécifiques de CO₂ CO₂(X), conformément au point 4.2 (X = 2025, NO, M).

5.4. Crédits d'émission antérieurs

Les dettes d'émission contractées pour la période de communication des rapports de l'année 2025 sont réduites d'un montant correspondant aux crédits d'émission acquis avant cette période de communication des rapports, qui est déterminé pour chaque constructeur comme suit:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

où

min désigne le minimum des deux valeurs mentionnées entre les parenthèses;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années Y de 2019 à 2024;

$dCO_2(NO)_Y$ désigne les dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 5.2;

$cCO_2(NO)_Y$ désigne les crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminés conformément au point 5.2.

6. Détermination des émissions excédentaires de CO₂ d'un constructeur visées à l'article 8, paragraphe 2

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports de l'année Y, à partir de l'année 2025, la valeur des émissions excédentaires de CO₂ spécifiques de la catégorie de véhicules, $exeCO_2(X)_Y$, est calculée comme suit, si la valeur est positive ($X = NO, M$).

Pour la période de communication des rapports de l'année 2025:

$$exeCO_2(NO)_{2025} = dCO_2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y - limCO_2(NO)_{2025}$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2026 à 2028, de 2030 à 2033 et de 2035 à 2038:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2030 à 2033 et de 2035 à 2038:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

Pour la période de communication des rapports des années Y = 2029, 2034 et 2039:

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

Pour la période de communication des rapports des années Y = 2034 et 2039:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J$$

Pour les périodes de communication des rapports de l'année 2040:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y > 2040:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Si les calculs précédents donnent une valeur négative pour $exeCO_2(X)_Y$, cette dernière est fixée à 0.

où

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années Y de 2019 à 2024;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années I de 2025 à l'année Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années J de 2025 jusqu'à l'année (Y-1);

$\sum_{I=2025}^{2039}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années I de 2025 à 2039;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ est la somme des périodes de communication des rapports des années J de 2030 à l'année (Y-1);

$dCO_2(X)_Y$ désigne les dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 5.2 (X = NO, M);

$cCO_2(X)_Y$ désigne les crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminés conformément au point 5.2 (X = NO, M);

$ccCO_2(X)_{I,Y}$ désigne les crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année I, corrigés de la partie qui a expiré après 7 ans, tels que déterminés conformément au point 6.1 (X = NO, M);

$limCO_2(X)_Y$ désigne la limite de dette d'émission déterminée conformément au point 5.3 (X = NO, M);

$redCO_2(X)$ désigne la réduction des dettes d'émission de la période de communication des rapports de l'année 2025, déterminée conformément au point 5.4 (X = NO, M).

Dans tous les autres cas, la valeur des émissions excédentaires $exeCO_2(X)_Y$ est fixée à 0 (X = NO, M).

Les émissions excédentaires de CO₂ de la période de communication des rapports de l'année Y, visées à l'article 8, paragraphe 2, s'établissent comme suit:

$$exeCO_2_Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

6.1. Détermination de $ccCO_2(X)_{Y,I}$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = cCO_2(X)_I \quad \text{pour } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = \min(cCO_2(X)_I);$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO_2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO_2(X)_{K,Y} \quad \text{pour } Y > I + 7.$$

2) L'annexe II est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE II

Procédures d'ajustement visées à l'article 11

1. Ajustement des émissions de CO₂ de référence à la suite d'une modification des procédures de réception par type visée à l'article 11, paragraphe 2

À la suite d'une modification des procédures de réception par type visée à l'article 11, paragraphe 2, les émissions de CO₂ de référence visées à l'annexe I, point 3.1.2, sont recalculées.

À cette fin, les émissions de CO₂ en g/km des véhicules utilitaires lourds neufs v de la période de référence, et de leurs véhicules primaires, déterminées pour un profil de missions mp, comme indiqué à l'annexe I, point 2.1, sont ajustées comme suit:

$$CO_{2,v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_2(RP)_{r,mp})$$

$$CO_{2p,v,mp} = CO_{2p}(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p}(RP)_{r,mp})$$

où

\sum_r	désigne la somme de tous les véhicules utilitaires lourds représentatifs r du sous-groupe de véhicules sg ;
sg	désigne le sous-groupe de véhicules auquel le véhicule utilitaire lourd v appartient;
$s_{r,sg}$	désigne la pondération statistique du véhicule utilitaire lourd représentatif r dans le sous-groupe de véhicules sg ;
$CO2(RP)_{v,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule utilitaire lourd v en g/km, déterminées sur le profil de missions mp et sur la base des données de surveillance de la période de référence;
$CO2(RP)_{r,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule utilitaire lourd représentatif r en g/km, déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, tel qu'il s'appliquait au cours de la période de référence;
$CO2_{r,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule utilitaire lourd représentatif r , déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, conformément aux modifications visées à l'article 11, paragraphe 2, point a), du présent règlement;
$CO2p(RP)_{v,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd v en g/km, déterminées sur le profil de missions mp et sur la base des données de surveillance de la période de référence;
$CO2p(RP)_{r,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd représentatif r en g/km, déterminées en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, tel qu'il s'appliquait au cours de la période de référence;
$CO2p_{r,mp}$	désigne les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule primaire du véhicule utilitaire lourd représentatif r , déterminées sur le profil de missions mp , en conformité avec le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution, conformément aux modifications visées à l'article 11, paragraphe 2, point a), du présent règlement.

Les émissions spécifiques de CO_2 sont normalisées conformément à l'annexe III en utilisant, pour les paramètres visés à l'article 14, paragraphe 1, point f), les valeurs qui sont applicables pour la période de communication des rapports visée à l'article 11, paragraphe 2, point a).

Les véhicules utilitaires lourds représentatifs sont définis conformément à la méthodologie visée à l'article 11, paragraphe 3.

2. Application des émissions de CO_2 de référence ajustées conformément à l'article 11, paragraphe 2

Si, pour la période de référence de l'année Y , les émissions de CO_2 spécifiques de certains véhicules utilitaires lourds d'un constructeur ont été déterminées avec des modifications visées à l'article 11, paragraphe 2, les émissions de CO_2 de référence $rCO_{2,sg}$ du sous-groupe de véhicules sg utilisées à l'annexe I, points 4 et 5.1, sont calculées comme suit:

$$rCO_{2,sg} = \sum_i V_{sg,i} / V_{sg} \times rCO_{2,sg,i}$$

où

\sum_i	désigne la somme de: <ul style="list-style-type: none"> — pour $i = 0$: la procédure non modifiée pour déterminer les émissions de CO_2, pour laquelle les émissions de CO_2 de référence initiales, sans ajustements, sont applicables, et — pour $i \geq 1$: toutes les modifications ultérieures visées à l'article 11, paragraphe 2.
V_{sg}	désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y et le sous-groupe de véhicules sg ;

- $V_{sg,i}$ désigne le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y et pour le sous-groupe de véhicules sg dont les émissions spécifiques de CO₂ ont été déterminées avec la modification i;
- $rCO_{2,sg,i}$ désigne:
- pour $i = 0$: les émissions de CO₂ de référence non ajustées
 - pour $i \geq 1$: les émissions de CO₂ de référence qui ont été déterminées pour le sous-groupe de véhicules sg avec la modification i.»
-

ANNEXE II

«ANNEXE III

Normalisation des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs visés à l'article 4

1. Normalisation des émissions spécifiques de CO₂

Pour les besoins du calcul figurant à l'annexe I, point 2.1, les valeurs des émissions de CO₂ CO₂_{v,mp} des véhicules utilitaires lourds sont normalisées comme suit:

$$CO_{2,v,mp} = reportCO_{2,v,mp} + \Delta CO_{2,v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N et O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M})$$

Les valeurs des émissions de CO₂ (CO₂p_{v,mp} des véhicules primaires sont normalisées conformément à la même méthodologie, en utilisant les paramètres pour les véhicules primaires.

où

CO₂_{v,mp} désigne les émissions de CO₂ normalisées du véhicule utilitaire lourds v déterminées pour un profil de missions mp à prendre en considération dans le calcul de l'annexe I, point 2.1;

reportCO₂_{v,mp} désigne les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd neuf v, déterminées pour un profil de missions mp et communiquées conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

ΔCO₂_{v,mp}(m) doit être déterminé conformément au point 3;

ΔCO_{2cv}_{v,mp} doit être déterminé conformément au point 4;

PL_{v,mp} désigne la charge utile du véhicule utilitaire lourd v dans le profil de missions mp, déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

PL_{sg,mp} désigne la charge utile pour le sous-groupe de véhicules sg et le profil de missions mp, indiquée à l'annexe I, point 2.5;

PM_{v,mp} désigne la masse de passagers du véhicule utilitaire lourd v dans le profil de missions mp, déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

PM_{sg,mp} désigne la masse de passagers pour le sous-groupe de véhicules sg et le profil de missions mp, indiquée à l'annexe I, point 2.5;

cCW_v désigne la correction du poids à vide du véhicule utilitaire lourd v appliquée conformément au point 2.

2. Normalisation du poids à vide

Étant donné que l'utilité d'un véhicule utilitaire lourd pour le transport augmente avec sa charge utile maximale techniquement admissible ou son nombre maximal techniquement admissible de passagers mais que, pour des raisons techniques, des valeurs plus élevées pour ces paramètres sont corrélées avec des poids à vide plus élevés et donc des émissions de CO₂ plus élevées, la correction suivante du poids à vide d'un véhicule utilitaire lourd v dans le sous-groupe de véhicules sg est appliquée pour les besoins de la normalisation de ses émissions spécifiques de CO₂, conformément au point 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie N;}$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie O;}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M;}$$

où

a_{sg} désigne un coefficient linéaire déterminé conformément au point 2.1 pour la période de communication des rapports de l'année au cours de laquelle le véhicule utilitaire lourd v a été immatriculé;

$maxPL_v$	désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule utilitaire lourd v , déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;
$maxPN_v$	désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;
$maxPL_{sg}$	désigne la charge utile maximale techniquement admissible du sous-groupe de véhicules sg , déterminée conformément à l'annexe I, point 2.5;
$maxPN_{sg}$	désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du sous-groupe de véhicules sg , déterminé conformément à l'annexe I, point 2.5.

2.1. Détermination des paramètres de normalisation

Pour chaque période de communication des rapports, les paramètres a_{sg} et b_{sg} sont déterminés au moyen d'une analyse par régression linéaire de la corrélation des valeurs de CW_v avec les valeurs de $maxPL_v$ (véhicules utilitaires lourds de catégorie N) et $maxPN_v$ (véhicules utilitaires lourds de catégorie M), en prenant en compte tous les véhicules utilitaires lourds v nouvellement immatriculés dans le sous-groupe de véhicules sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \maxPL_v + b_{sg} \quad \text{pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \maxPN_v + b_{sg} \quad \text{pour les véhicules utilitaires lourds de catégorie M.}$$

où

CW_v désigne le poids à vide du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter; si aucune valeur précise n'est disponible, cette valeur peut être approchée par la masse réelle corrigée du véhicule utilitaire lourd v ;

$maxPL_v$ désigne la charge utile maximale techniquement admissible du véhicule utilitaire lourd v , déterminée à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter;

$maxPN_v$ désigne le nombre maximal techniquement admissible de passagers du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 bis et 13 ter.

3. Changement des émissions de CO₂ pour changement de la masse totale du véhicule

Le changement ex-post des émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd v , à déterminer pour un profil de missions mp en raison d'un changement ex-post de la masse totale à attribuer au véhicule utilitaire lourd pour la détermination des émissions de CO₂, est défini par les approximations linéaires suivantes:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

où

m désigne le changement de la masse totale attribuée au véhicule utilitaire lourd v pour la détermination de ses émissions de CO₂;

$CO2_{v,r}$ sont les émissions de CO₂ du véhicule utilitaire lourd v en g/km, sans le changement de masse, déterminées pour le même profil de missions mp , en conditions de charge représentative;

$CO2_{v,l}$ sont les émissions de CO₂ du véhicule utilitaire lourd v en g/km, sans le changement de masse, déterminées pour le même profil de missions mp , en conditions de faible charge;

Mr désigne la masse totale du véhicule en simulation, sans le changement de masse, pour le même profil de missions mp , en conditions de charge représentative;

Ml désigne la masse totale du véhicule en simulation, sans le changement de masse, pour le même profil de missions mp , en conditions de faible charge.

4. Normalisation pour volumes de fret différents

Des véhicules utilitaires lourds de catégorie O appartenant au même sous-groupe de véhicules ont des volumes de fret différents. Comme l'utilité pour le transport d'un véhicule utilitaire lourd augmente avec le volume de fret mais que, pour des raisons techniques, cette augmentation est également corrélée avec des émissions de CO₂ plus élevées, la correction suivante des émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd v dans le sous-groupe de véhicules sg est appliquée:

$$\Delta CO2_{cv,mp} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

où

$a_{sg,mp}$ désigne un coefficient linéaire déterminé conformément au point 4.1 pour la période de communication des rapports de l'année au cours de laquelle le véhicule utilitaire lourd v a été immatriculé;

CV_v est le volume de fret du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

CV_{sg} désigne le volume de fret du sous-groupe de véhicules sg , déterminé conformément à l'annexe I, point 2.5.

Pour les véhicules utilitaires lourds des catégories N et M, la correction des émissions de CO₂ $\Delta CO2_{v,mp}$ est de 0.

4.1. Détermination des paramètres de normalisation

Pour chaque période de communication des rapports et chaque profil de missions, les paramètres $a_{sg,mp}$ et $b_{sg,mp}$ sont déterminés au moyen d'une analyse par régression linéaire de la corrélation des valeurs de [$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] avec les valeurs de CV_v , en prenant en compte tous les véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés v dans le sous-groupe de véhicules sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

où

CV_v est le volume de fret du véhicule utilitaire lourd v , déterminé à partir des données communiquées, conformément aux articles 13 *bis* et 13 *ter*;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ sont tels que définis au point 1.

ANNEXE IV

Règles relatives aux données à surveiller et communiquer en application des articles 13 bis et 13 ter

PARTIE A: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION INCOMBENT AUX ÉTATS MEMBRES

- a) les numéros d'identification de tous les véhicules utilitaires lourds neufs, visés à l'article 2, qui sont immatriculés sur le territoire de l'État membre;
- b) le nom du constructeur;
- c) la marque (dénomination commerciale du constructeur);
- d) le code de la carrosserie, tel qu'il figure à la rubrique 38 du certificat de conformité, y compris, le cas échéant, les chiffres complémentaires visés à l'annexe I, appendice 2, du règlement (UE) 2018/858;
- e) dans le cas des véhicules utilitaires lourds visés à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, point a) ou b), les informations relatives à la propulsion mentionnées aux rubriques 23, 23.1 et 26 du certificat de conformité;
- f) la vitesse maximale du véhicule utilitaire lourd, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 29 du certificat de conformité;
- g) le stade d'achèvement, tel qu'il est indiqué dans le modèle choisi du certificat de conformité, conformément à l'annexe VIII, point 2, du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission⁽¹⁾;
- h) la catégorie de véhicule, telle qu'elle est mentionnée à la rubrique 0.4 du certificat de conformité;
- i) le nombre d'essieux, tel qu'il est indiqué à la rubrique 1 du certificat de conformité;
- j) la TPMLM, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 16.1 du certificat de conformité;
- k) l'empreinte du hachage cryptographique du dossier d'enregistrements du constructeur, telle qu'elle figure à la rubrique 49.1 du certificat de conformité; pour les véhicules utilitaires lourds immatriculés jusqu'au 30 juin 2025, les États membres peuvent déclarer seulement les 8 premiers caractères du code de hachage cryptographique;
- l) les émissions spécifiques de CO₂ indiquées à la rubrique 49.5 du certificat de conformité;
- m) la valeur de charge utile moyenne indiquée à la rubrique 49.6 du certificat de conformité;
- n) la date d'immatriculation;
- o) la TPMLM de la combinaison pour un véhicule utilitaire lourd de catégorie N3 dans une combinaison de véhicules extra-lourds (EHC) visée à l'article 3, point 25), comme indiqué à la rubrique 16.4 du certificat de conformité ou du certificat de réception individuelle du véhicule;
- p) pour les véhicules à usage spécial, leur désignation, telle qu'elle est indiquée à la rubrique 51 du certificat de conformité;
- q) le nombre d'essieux moteurs, tel qu'il est indiqué à la rubrique 3 du certificat de conformité;
- r) dans le cas des véhicules utilitaires lourds réceptionnés au titre de l'article 2, paragraphe 3, point b), du règlement (UE) 2018/858, la mention que le véhicule utilitaire lourd a été conçu et construit, ou adapté, en vue d'être utilisé par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public;
- s) dans le cas des véhicules utilitaires lourds immatriculés comme étant destinés à être utilisés par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, la confirmation que le véhicule est immatriculé comme étant destiné à être utilisé par les services de protection civile, de lutte contre l'incendie ou de maintien de l'ordre public, et qu'il remplit les conditions énoncées à l'article 3 bis, paragraphe 5, du présent règlement. Pour tous les véhicules utilitaires lourds, y compris ceux qui font l'objet d'une réception individuelle, les informations correspondantes sont celles indiquées sur le certificat de conformité UE ou sur le certificat de réception individuelle UE ou sur le certificat de réception individuelle national, conformément aux modèles figurant dans le règlement d'exécution (UE) 2020/683, indépendamment de toute exemption nationale applicable au titre de l'article 45, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et 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 (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).

PARTIE B: DONNÉES DONT LA COMMUNICATION INCOMBE AUX CONSTRUCTEURS ET AUTRES ENTITÉS

Conformément à l'article 13 *ter* du présent règlement, chaque déclarant communique les données suivantes au sujet des véhicules utilitaires lourds pour lesquels il est tenu de produire un dossier d'enregistrements du constructeur (MRF) ou un dossier d'informations sur le véhicule (VIF) conformément au règlement (UE) 2017/2400 et au règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

Pour les véhicules utilitaires lourds visés à l'annexe IV, partie A, points p) et q), le constructeur visé à l'article 7 *bis* informe également la Commission, conformément à l'article 2, paragraphes 4 et 5, si un véhicule utilitaire lourd qui, sinon, serait exempté des obligations énoncées à l'article 3 *bis*, ne doit pas être exempté de ces obligations.

Catégories/ sous-groupes de véhicules	Déclarants			
	Constructeur du véhicule primaire ⁽¹⁾	Constructeur du véhicule intermédiaire ⁽²⁾	Constructeur du véhicule ⁽³⁾ ⁽⁶⁾	Service technique désigné ⁽⁸⁾
N/tous	Sans objet	Sans objet	— MRF ⁽⁴⁾ — Informations complémentaires ^(*)	Sans objet
M/tous	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — Informations complémentaires ^(*) concernant le véhicule primaire	Sans objet	— VIF ⁽⁵⁾ — MRF ⁽⁴⁾ — Informations complémentaires ^(*) sur le véhicule complet ou complété	Sans objet
O/tous	Sans objet	Sans objet	— MRF ⁽⁷⁾ — Informations complémentaires ^(*)	— MRF ⁽⁷⁾ — Informations complémentaires ^(*)

⁽¹⁾ Article 3, point 29) du règlement (UE) 2017/2400.

⁽²⁾ Article 3, point 31), du règlement (UE) 2017/2400.

⁽³⁾ Article 3, point 4 *bis*) du règlement (UE) 2017/2400.

⁽⁴⁾ Dossier d'enregistrements du constructeur (MRF), article 3, point 23), du règlement (UE) 2017/2400.

⁽⁵⁾ Dossier d'information du véhicule (VIF), article 3, point 25), du règlement (UE) 2017/2400.

⁽⁶⁾ Article 2, point 5), du règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

⁽⁷⁾ Dossier d'enregistrements du constructeur (MRF), article 2, point 9), du règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

⁽⁸⁾ Article 8, paragraphes 6 et 7, du règlement d'exécution (UE) 2022/1362.

^(*) Informations complémentaires:

N°	Paramètre de surveillance	Source	Catégories de véhicules auxquels s'applique le paramètre de surveillance
15	Marque (dénomination commerciale du constructeur)		Tous
24	Nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses	Point 0.4 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VI, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;

N°	Paramètre de surveillance	Source	Catégories de véhicules auxquels s'applique le paramètre de surveillance
25	Marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses)	Point 0.1 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VI, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
32	Nom et adresse du fabricant des essieux	Point 0.4 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VII, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
33	Marque (dénomination commerciale du fabricant des essieux)	Point 0.1 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe VII, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
39	Nom et adresse du fabricant des pneumatiques	Point 1 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe X, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
40	Marque (dénomination commerciale du fabricant des pneumatiques)	Point 3 du modèle de certificat d'un composant, d'une entité technique distincte ou d'un système de l'annexe X, appendice 1, du règlement (UE) 2017/2400	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement; Catégorie O;
72	Numéro de la licence pour l'utilisation de l'outil de simulation		Tous
75	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur WHTC (8) (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission ⁽²⁾ , selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

N°	Paramètre de surveillance	Source	Catégories de véhicules auxquels s'applique le paramètre de surveillance
76	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHTC (g/kWh)	Point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.2 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
77	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur WHSC (9) (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
78	Consommation de carburant du moteur sur WHSC (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 5, ou point 1.4.1 de l'addendum de l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
101	Pour les véhicules utilitaires lourds avec une date de simulation à partir du 1 ^{er} juillet 2020, le numéro de réception par type du moteur	Point 1.2.1 de l'addendum à l'appendice 5, 6 ou 7 de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011, selon le cas	Catégorie N; Catégorie M: véhicule primaire uniquement;
102	Pour les véhicules utilitaires lourds avec une date de simulation à partir du 1 ^{er} juillet 2021, le fichier au format CSV (comma separated values) du même nom que le fichier de travaux, avec l'extension «.vsum», et contenant les résultats agrégés pour chaque profil de missions et condition de charge utile simulés	Fichier généré par l'outil de simulation visé à l'article 5, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2017/2400, dans sa version GUI (interface utilisateur graphique)	Tous

PARTIE C: FOURCHETTES DE VALEURS DE LA TRAÎNÉE AÉRODYNAMIQUE (CDxA) AUX FINS DE PUBLICATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 13 QUATER

Afin de rendre publique la valeur du CdxA mentionnée à la rubrique 23, conformément à l'article 13 *quater*, la Commission utilise les fourchettes définies dans le tableau ci-après, qui comprend la fourchette correspondant à chaque valeur du CdxA:

Fourchette	Valeur du CdxA [m2]	
	CdxA min. (CdxA ≥ CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Fourchette	Valeur du CdxA [m2]	
	CdxA min. (CdxA \geq CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

ANNEXE V

Communication et gestion des données visées aux articles 13 bis à 13 quater

1. COMMUNICATION INCOMBANT AUX ÉTATS MEMBRES

- 1.1. Les données spécifiées à l'annexe IV, partie A, sont transmises à l'agence européenne pour l'environnement, conformément à l'article 13 bis, par le point de contact de l'autorité compétente, via un transfert de données électroniques.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'agence européenne pour l'environnement par courrier électronique aux adresses suivantes:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

et

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. COMMUNICATION INCOMBANT AUX CONSTRUCTEURS

- 2.1. Les constructeurs communiquent sans tarder les informations suivantes à la Commission:

- a) le nom du constructeur indiqué sur certificat de conformité ou la fiche de réception individuelle;
- b) le code d'identification mondiale du constructeur (code WMI), tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission ⁽¹⁾, qui doit être utilisé dans les numéros d'identification des véhicules utilitaires lourds neufs destinés à être mis sur le marché;
- c) le point de contact chargé de transmettre les données à l'agence européenne pour l'environnement.

Ils notifient sans retard à la Commission toute modification apportée à ces informations.

Ces notifications sont à envoyer aux adresses mentionnées au point 1.1.

- 2.2. Le point de contact transmet à l'agence européenne pour l'environnement, par transfert de données électroniques, les données spécifiées à l'annexe I, partie B, point 2, conformément à l'article 13 ter.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'agence européenne pour l'environnement par courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.

3. TRAITEMENT DES DONNÉES

- 3.1. L'agence européenne pour l'environnement traite les données transmises conformément aux points 1.1 et 2.2 et consigne les données traitées dans le registre.

- 3.2. Les données relatives aux véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours de la période de communication des rapports précédente et inscrits dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 30 avril de chaque année, à l'exception des rubriques de données suivantes:

- 3.2.1. numéro d'identification du véhicule;
- 3.2.2. nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses;
- 3.2.3. marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses);
- 3.2.4. nom et adresse du fabricant des essieux;
- 3.2.5. marque (dénomination commerciale du fabricant des essieux);
- 3.2.6. nom et adresse du fabricant des pneumatiques;
- 3.2.7. marque (dénomination commerciale du fabricant des pneumatiques);
- 3.2.8. modèle du moteur;
- 3.2.9. modèle de la boîte de vitesses;
- 3.2.10. modèle du retardateur;

⁽¹⁾ 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).

- 3.2.11. modèle de convertisseur de couple;
 - 3.2.12. modèle de renvoi d'angle réducteur;
 - 3.2.13. modèle de l'essieu;
 - 3.2.14. modèle de la traînée aérodynamique;
 - 3.2.15. fichier CSV (Comma Separated Values), du même nom que le fichier de travail et avec l'extension «.vsum», comprenant les résultats agrégés par profil de missions et condition de charge utile simulés.
- 3.3. Lorsqu'une autorité compétente ou un constructeur constate des erreurs dans les données communiquées, ils en informent sans retard la Commission et l'agence européenne pour l'environnement en soumettant un rapport de notification d'erreur à l'agence européenne pour l'environnement et en envoyant un courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.
 - 3.4. La Commission, assistée de l'agence européenne pour l'environnement, vérifie les erreurs notifiées et, s'il y a lieu, corrige les données dans le registre.
 - 3.5. La Commission, assistée de l'agence européenne pour l'environnement, met à disposition des formats électroniques pour les transmissions de données visées aux points 1.1 et 2.2, en temps utile avant les dates limites de transmission.
-

ANNEXE VI

Tableau de correspondance

Règlement (UE) 2018/956	Présent règlement
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 13 <i>bis</i>
Article 5	Article 13 <i>ter</i>
Article 6	Article 13 <i>quater</i>
Article 7	Article 13 <i>quinquies</i>
Article 8	Article 13 <i>sexies</i>
Article 9	Article 13 <i>septies</i>
Article 10	—
Article 11	Article 14
Article 12	Article 16
Article 13	Article 17
Article 14	—
Annexe I	Annexe IV
Annexe II	Annexe V»