RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (Ue) 2020/22 DE LA COMMISSION

du 31 octobre 2019

modifiant les annexes I et III du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers neufs ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 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 ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 8, et son article 15, paragraphe 8,

considérant ce qui suit:

(1) Depuis le 1er septembre 2019, tous les véhicules utilitaires légers sont soumis à une nouvelle procédure d'essai réglementaire pour mesurer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant, la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ([2]), qui remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) établi par le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission ([3]). Une nouvelle méthode de détermination des émissions de CO_2 et de la consommation de carburant des véhicules de catégorie N1 ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape a donc été mise en place et figure aux annexes I et II du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil ([4]).

(2) Puisque le règlement (UE) n° 510/2011 sera abrogé à compter du 1er janvier 2020, il convient de veiller à ce que la même méthode figure dans le règlement (UE) 2019/631.

(3) Selon l'annexe III, partie B, point 2, du règlement (UE) 2019/631, les émissions spécifiques de CO_2 d'un véhicule multiétape doivent être allouées au constructeur du véhicule de base. Afin de permettre au constructeur du véhicule de base de planifier efficacement et avec suffisamment de certitude le respect de ses objectifs d'émissions spécifiques, il convient de mettre en place une méthode garantissant que les émissions de CO_2 et la masse des véhicules complétés qui seront allouées à ce constructeur sont connues au moment de la production et de la vente du véhicule de base, complet ou non, et pas seulement au moment où le constructeur de la dernière étape met le véhicule complété sur le marché.

([1]) JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

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

([3]) Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

([4]) Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

(4) Une méthode spécifique pour déterminer les émissions de CO_2 d'un véhicule de base incomplet est donc fournie, préconisant l'utilisation de la méthode d'interpolation prévue par le règlement (UE) 2017/1151. Les émissions de CO_2 et les valeurs de masse ainsi déterminées doivent être aussi représentatives que possible des émissions spécifiques de CO_2 et de la masse en ordre de marche qui seront déterminées pour le véhicule complété. Par souci de cohérence, le calcul de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur du véhicule de base devrait donc tenir compte des valeurs de masse déterminées selon cette méthode.

(5) Le constructeur du véhicule de base devrait communiquer à la Commission les valeurs d'entrée utilisées dans le cadre de la méthode d'interpolation ainsi que les émissions de CO_2 et la masse des véhicules de base incomplets qui en résultent. Dans le même temps, les États membres devraient continuer à communiquer à la Commission les émissions spécifiques de CO_2 et la masse en ordre de marche des véhicules complétés.

(6) Sur la base des données communiquées, la Commission devrait évaluer de manière continue la représentativité des émissions de CO_2 de surveillance pour le véhicule de base et informer les constructeurs de toute divergence constatée. En cas de divergence importante et persistante entre la moyenne des valeurs de CO_2 de surveillance pour les véhicules de base et les émissions spécifiques moyennes de CO_2 des véhicules complétés, ce sont les valeurs relatives aux véhicules complétés qui devraient être utilisées pour déterminer si les constructeurs respectent leurs objectifs d'émissions spécifiques.

(7) Afin de prendre en considération l'abrogation du règlement (UE) n° 510/2011 avec effet au 1er janvier 2020, il convient de veiller à ce que le présent règlement entre en vigueur aussi près que possible de cette date.

(8) Il convient dès lors de modifier en conséquence les annexes I et III du règlement (UE) 2019/631,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I et III du règlement (UE) 2019/631 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 31 octobre 2019.

Par la Commission
Le president
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I et III du règlement (UE) 2019/631 sont modifiées comme suit:

1) à l'annexe I, partie B, point 4, la définition de «$M_ø$» est remplacée par le texte suivant:

«Mø est la masse moyenne (M) de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg),

dans laquelle:

— pour un véhicule complété, M est la masse en ordre de marche de ce véhicule,

— pour un véhicule de base complet lié à un véhicule complété, M est la masse en ordre de marche du véhicule de base,

— pour un véhicule de base incomplet lié à un véhicule complété, M est la masse de surveillance (M_{mon}) de ce véhicule de base, déterminée selon la formule suivante:

$$M_{mon} = MRO_{base} \times B_0$$

dans laquelle:

MRO_{base} est la masse en ordre de marche du véhicule de base concerné,

B_0 est défini à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, sous a).»;

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

a) le point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Véhicules complétés immatriculés en tant que véhicules de catégorie N1

1.2.1. Rapports des États membres

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour communiquer des données relatives aux véhicules complétés de catégorie N1.

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

1.2.1.1. Véhicules complétés soumis à la réception par type conformément au règlement (CE) nº 692/2008

Pour l'année civile 2020, les États membres enregistrent les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

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

b) le véhicule de base complet: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) du point 1.1;

c) le véhicule complété: les données indiquées aux points a), f), g), h), j), k), l), m) et o) du point 1.1.

Si aucune des données visées aux points a) et b) du premier alinéa ne peut être communiquée pour le véhicule de base, les États membres communiquent à la place les données relatives au véhicule complété.

1.2.1.2. Véhicules complétés de catégorie N1 soumis à la réception par type conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151

Pour chaque nouveau véhicule complété immatriculé en 2020 et au cours des années civiles suivantes, les États membres communiquent au minimum les données détaillées indiquées aux points a), f), g), h), o), p) et r) du point 1.1.

1.2.2. Communication de données par les constructeurs

Pour chaque nouveau véhicule complété de catégorie N1, soumis à la réception par type conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, immatriculé en 2020 ou au cours des années civiles suivantes, le constructeur du véhicule de base concerné communique à la Commission au plus tard le 28 février de chaque année, à compter de 2021, les données suivantes relatives au véhicule de base:

a) lorsque le véhicule complété est fondé sur un véhicule de base incomplet:

i) le numéro d'identification du véhicule;

ii) le numéro d'identification de la famille de véhicules tel que visé à l'annexe XXI, point 5.0 du règlement (UE) 2017/1151;

iii) les émissions de CO_2 de surveillance définies conformément au point 1.2.4;

iv) la surface frontale, en précisant l'option applicable telle que visée au point 1.2.4, sous c);

v) la résistance au roulement telle que visée au point 1.2.4, sous b);

vi) la masse de surveillance, déterminée conformément à l'annexe I, partie B, point 4.1;

vii) la masse en ordre de marche;

viii) la masse représentative de la charge du véhicule au sens du point 1.2.4, sous a);

b) lorsque le véhicule complété est fondé sur un véhicule de base complet:

i) le numéro d'identification du véhicule;

ii) le numéro d'identification de la famille de véhicules tel que visé au point a), sous ii), du présent paragraphe;

iii) les émissions spécifiques de CO_2 du véhicule de base;

iv) la masse en ordre de marche.

1.2.3. Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 et de l'objectif d'émissions spécifiques

La Commission utilise les valeurs communiquées conformément au point 1.2.2 par le constructeur d'un véhicule de base pour calculer ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 et l'objectif d'émissions spécifiques au cours de l'année civile pendant laquelle le véhicule complété concerné est immatriculé, sauf si les conditions visées au point 1.2.5 sont réunies, auquel cas les données relatives aux véhicules complétés sont utilisées.

Lorsque les données visées au point 1.2.2 ne sont pas communiquées par le constructeur du véhicule de base, les émissions spécifiques de CO_2 communiquées par les États membres conformément au point 1.2.1 au sujet du véhicule complété concerné sont utilisées pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 et l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur concerné.

1.2.4. Calcul des émissions de CO_2 de surveillance dans le cas des véhicules de base incomplets

À partir de l'année civile 2020, un constructeur calcule les émissions de CO_2 de surveillance pour chacun de ses véhicules de base incomplets conformément à la méthode d'interpolation visée à l'annexe XXI, sous-annexe 7, points 3.2.3.2 ou 3.2.4, du règlement (UE) 2017/1151, en utilisant la même méthode que celle appliquée pour la réception CE par type de véhicule de base en ce qui concerne ses émissions, les conditions étant celles définies dans les points en question, avec les exceptions suivantes:

a) Masse du véhicule

Le terme "TM_{ind}" visé à l'annexe XXI, sous-annexe 7, points 3.2.3.2.2.1 ou 3.2.4.1.1.1 du règlement (UE) 2017/1151 est remplacé par la masse par défaut du véhicule de base, DM_{base}. Lorsque DM_{base} est inférieure à la valeur minimale de la masse d'essai du véhicule, TM_L, de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacée par TM_L. Lorsque DM_{base} est supérieure à la valeur maximale de la masse d'essai du véhicule, TM_H, de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacée par TM_H.

DM_{base} est déterminée selon la formule suivante:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25\ kg + M_{VL}$$

dans laquelle:

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

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

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

La valeur B_0 est ajustée au plus tard le 31 octobre 2021 sur la base des valeurs de masse en ordre de marche des véhicules de base incomplets pour tous les véhicules complétés immatriculés au cours des années civiles 2018, 2019 et 2020, calculées selon les formules suivantes. Cette nouvelle valeur de B_0 est applicable du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2024.

Formule 1:

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

dans laquelle:

A_i est la valeur A_y calculée dans la formule 2 pour l'année civile concernée,

n_i est le nombre de véhicules de base incomplets par rapport aux véhicules complétés immatriculés durant l'année civile.

Formule 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} M_{fi}}{\sum_{i=1}^{n} M_{bi}}$$

dans laquelle:

A_y est la moyenne du rapport entre M_{fi} et M_{bi} pour chacune des années civiles de 2018 à 2020,

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

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

n est le nombre de véhicules de base incomplets par rapport à tous les véhicules complétés immatriculés durant l'année civile.

b) Résistance au roulement du véhicule

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

c) Surface frontale

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

i) surface frontale du véhicule représentatif de la famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, en m^2;

ii) valeur moyenne de la valeur minimale et de la valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, en m^2;

iii) valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, lorsque la méthode d'interpolation n'est pas utilisée, en m^2.

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

1.2.5. Représentativité de la valeur CO_2 de surveillance

La Commission évalue chaque année la représentativité de la valeur moyenne des émissions de CO_2 de surveillance communiquées par le constructeur de véhicules de base par rapport à la moyenne des émissions spécifiques de CO_2 des véhicules complétés immatriculés durant l'année civile concernée. La Commission informe le constructeur de véhicules de base de l'écart constaté entre ces valeurs.

Lorsqu'une divergence de 4 % ou plus est constatée au cours de chacune de deux années civiles successives, la Commission utilise la moyenne des émissions spécifiques de CO_2 des véhicules complétés au cours de l'année civile suivante pour calculer les émissions spécifiques de CO_2 moyennes du constructeur ou du groupement de constructeurs au cours de cette année-là.»;

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

«2. Les données visées au point 1 proviennent du certificat de conformité ou sont cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur du véhicule utilitaire léger concerné. Pour les informations qui ne figurent pas sur le certificat de conformité, les données doivent être tirées de la documentation de réception par type ou des informations déclarées par le constructeur du véhicule de base conformément au point 1.2.3. Les États membres mettent en place les mesures nécessaires pour garantir que la procédure de surveillance est suffisamment précise. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour un véhicule utilitaire léger, les États membres utilisent uniquement la valeur maximale aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO_2 à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.»