RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/941 DE LA COMMISSION

du 10 juin 2021

établissant une procédure spécifique pour l'identification des véhicules utilitaires lourds certifiés comme véhicules professionnels mais non immatriculés en tant que tels et l'application de corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 annuelles d'un constructeur en vue de la prise en compte de ces véhicules

(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) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 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 ([1]), et notamment son article 2, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Afin d'identifier les véhicules utilitaires lourds qui sont certifiés comme véhicules professionnels mais non immatriculés en tant que tels, il convient d'utiliser les données communiquées par les constructeurs et les États membres conformément au règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil ([2]).

(2) Afin de remédier aux divergences dans les données communiquées relatives aux certificats et aux immatriculations conformément au règlement (UE) 2018/956, les États membres et les constructeurs devraient être autorisés à formuler des observations et, le cas échéant, à communiquer de nouvelles informations afin de corriger celles qui ont été communiquées précédemment.

(3) Il est nécessaire que les corrections, résultant du fait que des véhicules utilitaires lourds ont été certifiés comme véhicules professionnels mais non immatriculés en tant que tels, qui sont appliquées aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 annuelles des constructeurs soient proportionnées et dissuasives, afin d'encourager un traitement correct et minutieux des données et d'éviter une attribution erronée des émissions de CO_2 de ces véhicules, que celle-ci soit intentionnelle ou due à la négligence.

(4) Si elle estime qu'un véhicule aurait dû être immatriculé en tant que véhicule professionnel, la Commission devrait corriger en conséquence les données communiquées par les États membres et considérer le véhicule comme véhicule professionnel aux fins de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2019/1242.

(5) Par conséquent, pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur, les véhicules lourds mal attribués sont pris en considération et leurs émissions de CO_2 sont déterminées sur la base de profils de missions professionnels, ce qui est supérieur aux émissions de CO_2 déterminées sur la base des profils de mission de type livraison et est donc moins favorable au constructeur que si le véhicule avait été correctement certifié en tant que véhicule de livraison dès le début.

(6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

([1]) JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

([2]) 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 CO_2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (JO L 173 du 9.7.2018, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Identification des véhicules lourds certifiés comme véhicules professionnels mais non immatriculés en tant que tels

1. Sur la base des données communiquées par le constructeur conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2018/956, la Commission dresse une liste des véhicules utilitaires lourds qui ont été certifiés comme véhicules professionnels au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2019/1242, mais qui n'ont pas été immatriculés en tant que véhicules professionnels sur la base des données communiquées par les États membres conformément à l'article 4 du règlement (UE) 2018/956.

2. La Commission communique les éléments pertinents de la liste visée au paragraphe 1 aux autorités compétentes visées à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/956 et aux points de contact désignés par le constructeur conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/956.

3. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la liste visée au paragraphe 2, les autorités compétentes et les constructeurs peuvent fournir à la Commission des éclaircissements sur l'exactitude des données communiquées conformément aux articles 4 et 5 du règlement (UE) 2018/956.

4. Après avoir reçu les éclaircissements ou après l'expiration du délai d'un mois prévu au paragraphe 3, la Commission évalue la liste des véhicules utilitaires lourds visée au paragraphe 1 sur la base des éclaircissements fournis conformément au paragraphe 3, des arguments des parties et, éventuellement, d'enquêtes complémentaires.

5. Si, sur la base des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 4, elle conclut que les véhicules utilitaires lourds identifiés conformément au paragraphe 1 ont été dûment immatriculés en tant que véhicules autres que professionnels, la Commission applique des corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 annuelles d'un constructeur conformément à l'article 2 en vue de la prise en compte desdits véhicules.

6. La Commission peut, sur la base des caractéristiques techniques des véhicules concernés, remplacer la certification comme véhicule professionnel communiquée initialement par une certification du même véhicule utilitaire lourd, qui est reclassé par le constructeur, en fonction de ses caractéristiques techniques, dans le groupe de véhicules 4, 5, 9 ou 10 de l'annexe I, tableau 1, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ([3]). En pareil cas, la Commission n'applique pas de corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 annuelles d'un constructeur conformément à l'article 2 en vue de la prise en compte de ces véhicules, mais ces derniers sont inclus dans la détermination des émissions spécifiques de CO_2 d'un constructeur conformément aux dispositions du règlement (UE) 2019/1242, en particulier lorsque le constructeur a pris les mesures auxquelles on pouvait raisonnablement s'attendre pour étayer l'exactitude de la déclaration du véhicule en tant que véhicule professionnel, sur la base des informations disponibles au moment de la déclaration.

7. Si, sur la base des résultats de l'évaluation visée au paragraphe 4, elle conclut que les véhicules utilitaires lourds identifiés conformément au paragraphe 1 auraient dû être immatriculés en tant que véhicules professionnels, la Commission corrige les données communiquées par l'État membre conformément à l'article 4 du règlement (UE) 2018/956 et informe de cette correction l'État membre dans lequel ces véhicules lourds ont été immatriculés.

Article 2

Application de corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO_2

Si des véhicules utilitaires lourds correspondant aux dispositions de l'article 1er, paragraphe 5, sont recensés, les émissions spécifiques moyennes de CO_2 annuelles du constructeur sont corrigées comme suit:

$$(avgCO2_{sg})_{corr} = (V_{sg}\ x\ avgCO2_{sg} + \Sigma_v\ CO2V_v\ ) / (V_{sg} + Voc_{sg}),$$

où

$avgCO2_{sg}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur définies à l'annexe I, point 2.2, du règlement (UE) 2019/1242;

([3]) Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO_2 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) nº 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p. 1).

V_{sg} est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules *sg*, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, point a), du règlement (UE) 2019/1242;

Σ_v est la somme de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds du constructeur dans le sous-groupe de véhicules *sg*, conformément aux dispositions de l'article 1er, paragraphe 5;

$CO2V_v$ est la moyenne des émissions de CO_2 en g/tkm du véhicule professionnel *v* pour toutes les combinaisons de profils de missions, de conditions de charge et de types de carburant, communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

Voc_{sg} est le nombre de véhicules utilitaires lourds du constructeur dans le sous-groupe de véhicules *sg*, conformément à l'article 1er, paragraphe 5.

Les émissions spécifiques moyennes de CO_2 corrigées [$(avgCO2_{sg})_{corr}$] du constructeur sont remplacées par les émissions moyennes spécifiques de CO_2 [$avgCO2_{sg}$] du constructeur, aux fins du règlement (UE) 2019/1242.

Article 3

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 10 juin 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN