Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►B RÈGLEMENT (UE) Nº 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

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

(JO L 145 du 31.5.2011, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement délégué (UE) nº 205/2012 de la Commission du 6 janvier 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Règlement (UE) nº 253/2014 du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Règlement délégué (UE) nº 404/2014 de la Commission du 17 février 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Règlement délégué (UE) 2017/748 de la Commission du 14 décembre 2016	L 113	9	29.4.2017

▼B

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

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

Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le présent règlement fixe à 175 g de CO_2/km le niveau moyen d'émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers neufs, qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des véhicules, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

▼M2

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, d'un niveau d'émissions moyen de 147 g de CO_2/km mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et ses mesures d'exécution, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

▼B

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie N_1, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules de catégorie N_1 auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»).

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

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

▼M2

4. L'article 4, l'article 8, paragraphe 4, points b) et c), l'article 9 et l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée.

▼B

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

▼B

a) «émissions spécifiques moyennes de CO_2»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO_2 de tous les véhicules utilitaires légers qu'il produit;

b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;

c) «véhicule complété»: un véhicule dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétape conformément à la directive 2007/46/CE;

d) «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;

e) «véhicule de base»: tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;

f) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;

g) «masse»: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;

h) «émissions spécifiques de CO_2»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO_2 (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule complet ou complété;

i) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO_2 indicatives, déterminées conformément à l'annexe I, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf qu'il produit ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 11, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;

j) «empreinte au sol»: le produit de la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis à l'annexe I, points 2.1 et 2.3, de la directive 2007/46/CE;

k) «charge utile»: la différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

2. 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; ou

▼B

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, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);

c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);

d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);

e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés 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.

Article 4

Objectifs d'émissions spécifiques

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 11, conformément à cette dérogation.

Lorsque les données relatives aux émissions spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO_2.

Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO_2 pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

— 70 % en 2014,

— 75 % en 2015,

— 80 % en 2016,

— 100 % à partir de 2017.

Article 5

Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO_2, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO_2 sont inférieures à 50 g de CO_2/km compte pour:

— 3,5 véhicules utilitaires légers en 2014,

— 3,5 véhicules utilitaires légers en 2015,

▼B

— 2,5 véhicules utilitaires légers en 2016,

— 1,5 véhicule utilitaire léger en 2017,

— 1 véhicule utilitaire léger à partir de 2018.

Pendant la durée du régime de bonifications, le nombre maximal de véhicules utilitaires légers neufs, dont les émissions spécifiques de CO_2 sont inférieures à 50 g de CO_2/km, à prendre en compte pour l'application des facteurs de multiplication visés au premier alinéa ne dépasse pas 25 000 véhicules utilitaires légers par constructeur.

Article 6

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules utilitaires légers à carburant alternatif

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO_2 de chaque véhicule utilitaire léger conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % de bioéthanol («E85») conforme à la législation pertinente de l'Union ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule utilitaire léger est immatriculé offrent ce type de carburant alternatif conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation pertinente de l'Union.

Article 7

Groupement

1. Les constructeurs de véhicules utilitaires légers neufs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.

2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit être conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:

a) les constructeurs participant au groupement;

b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9;

c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b).

3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, la Commission le notifie aux constructeurs.

▼B

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou de sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent en particulier à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:

a) les émissions spécifiques moyennes de CO_2;

b) l'objectif d'émissions spécifiques;

c) le nombre total de véhicules immatriculés.

6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 8, paragraphe 4.

Article 8

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire, conformément à l'annexe II, partie A. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2013, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et ce registre est mis à la disposition du public. Au plus tard le 30 juin 2013 et chaque année suivante, la Commission calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

▼B

a) les émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente;

b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO_2.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

6. La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

7. Lorsque, sur la base des calculs réalisés en application du paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2012 et 2013, les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, elle le notifie au constructeur.

8. Dans chaque État membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.

9. La Commission adopte les règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Afin de tenir compte de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement, la Commission peut modifier l'annexe II, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.

10. Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M_2 et N_2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

Article 9

Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour la période du 1er janvier au 31 décembre 2014 et pour chaque année civile suivante, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO_2 d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.

▼B

2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon les formules suivantes:

a) de 2014 à 2018:

i) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO_2/km:

[(émissions excédentaires – 3 g de CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

ii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 2 g de CO_2/km, mais ne dépassant pas 3 g de CO_2/km:

[(émissions excédentaires – 2 g de CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

iii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 1 g de CO_2/km, mais ne dépassant pas 2 g de CO_2/km:

[(émissions excédentaires – 1 g de CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR] × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

iv) en cas d'émissions excédentaires ne dépassant pas 1 g de CO_2/km:

(émissions excédentaires × 5 EUR) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs;

b) à compter de 2019:

(émissions excédentaires × 95 EUR) × nombre de véhicules utilitaires légers neufs.

Aux fins du présent article, on entend par:

— «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO_2 du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO_2 liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 12, et

— «nombre de véhicules utilitaires légers neufs»: le nombre de véhicules utilitaires légers neufs produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4.

3. La Commission adopte des modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Article 10

Publication des performances des constructeurs

1. Au plus tard le 31 octobre 2013 et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:

▼B

a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;

b) ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente;

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;

d) les émissions spécifiques moyennes de CO_2 pour tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente;

e) la masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente.

2. À compter du 31 octobre 2015, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Article 11

Dérogations en faveur de certains constructeurs

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:

a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou

b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou

c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période de cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

a) le nom du constructeur et la personne qui le représente;

b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;

c) les informations relatives aux véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO_2; et

d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2 et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et

▼B

technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO_2 et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit. ►M2 ——————— ◄

4. Un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.

5. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 4 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1er janvier de l'année civile suivante et en informe le constructeur.

6. Si le constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission lui impose la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9.

7. La Commission adopte des règles visant à compléter les paragraphes 1 à 6 du présent article, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO_2, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.

8. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 4, les révocations visées au paragraphe 5 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 6, ainsi que les actes adoptés en vertu du paragraphe 7, sont rendus accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ([1]).

Article 12

Éco-innovations

▼M2

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est envisagée.

La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO_2/km.

2. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les dispositions détaillées d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1 au plus tard le 31 décembre 2012. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement. Ces dispositions détaillées sont conformes aux dispositions établies en vertu de l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 443/2009 et reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

([1]) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

▼B

a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO_2 rendue possible en utilisant des technologies innovantes;

b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO_2;

c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO_2 selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO_2/km visée à l'article 1er du règlement (CE) no 443/2009 ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union.

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification établi par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante déjà approuvée, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.

4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

Article 13

Évaluation et rapports

▼M2

1. Au plus tard le 31 décembre 2015, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixées ainsi que les autres aspects du présent règlement afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs pour la période postérieure à 2020. À cet égard, l'évaluation du taux de réduction nécessaire s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'Union, ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de ce réexamen. Ce rapport comprend toute proposition appropriée de modification du présent règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction de véhicules utilitaires légers et des secteurs liés. Lorsqu'elle élabore ces propositions, la Commission veille à ce qu'elles soient aussi neutres que possible du point de vue de la concurrence, et durables et équitables du point de vue social.

▼B

2. La Commission présente, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici à 2014, visant à inclure dans le présent règlement les véhicules des catégories M_2 et N_2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.

▼B

3. D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.

4. Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établit une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO_2, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO_2 du véhicule complété.

5. Au plus tard le 31 octobre 2016 et tous les trois ans par la suite, la Commission modifie l'annexe I, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17, afin d'adapter la valeur de M_0 qui y est visée à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes.

Ces adaptations prennent effet pour la première fois le 1er janvier 2018 et tous les trois ans par la suite.

6. La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO_2 prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 443/2009.

▼M2

_____

▼B

La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen de la directive 2007/46/CE prévu à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) nº 443/2009.

▼M2

La Commission détermine, au moyen d'un acte d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire de mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO_2 visée dans le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission [1]. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 15 et sous réserve des conditions qui sont fixées aux articles 16 et 17 en vue d'adapter les formules figurant à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du premier alinéa, tout en veillant à ce que les exigences en matière de réduction applicables dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai aux constructeurs et aux véhicules d'utilité différente soient d'une rigueur comparable.

[1] Règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

▼B

Article 14

Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto ([1]). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

▼M2

2 *bis*. Lorsque le comité visé au paragraphe 1 n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

▼B

Article 15

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 juin 2011. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 16.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 16 et 17.

Article 16

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

([1]) JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.

▼B

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 17

Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration du délai visé au paragraphe 1, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date qu'il indique.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard de l'acte délégué dans le délai visé au paragraphe 1, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le troisième 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.

▼B

ANNEXE I

OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO_2

1. Pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de CO_2 indicatives, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

   a) de 2014 à 2017:

   Émissions spécifiques de CO_2 indicatives = $175 + a \times (M - M_0)$

   où:

   M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

▼M4

   b) À partir de 2018:

   Émissions spécifiques de CO_2 = $175 + a \times (M — M_0)$

   où:

   M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093;

▼M2

   c) à compter de 2020:

   Émissions spécifiques de CO_2 = $147 + a \cdot (M - M_0)$

   où:

   M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

   M_0 = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5

   a = 0,096.

▼B

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques indicatives de CO_2 pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

▼B

ANNEXE II

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS

A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers et détermination des données de surveillance des émissions de CO_2

▼M3

1. Données détaillées

1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N_1

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N_1, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf la première fois qu'il est immatriculé sur leur territoire:

a) constructeur;

b) numéro de réception par type et son extension;

c) type, variante et version;

d) marque;

e) catégorie de véhicule réceptionné;

f) catégorie de véhicule immatriculé;

g) émissions spécifiques de CO_2;

h) masse en ordre de marche;

i) masse maximale en charge techniquement admissible;

j) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;

k) type de carburant et mode de carburation;

l) cylindrée;

m) consommation d'énergie électrique;

n) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO_2 obtenue grâce à cette technologie;

o) numéro d'identification du véhicule.

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

1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N_1

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N_1, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

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

▼M3

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

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

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

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour les véhicules complétés de catégorie N_1.

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

▼B

2. ►M1 Les informations 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. Lorsque le certificat de conformité n'est pas utilisé, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. ◄ 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 le chiffre maximal aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicule 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.

▼M3

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

a) les sources utilisées pour la collecte des données détaillées visées à la section 1;

b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;

c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétape, le cas échéant;

d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle;

e) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.

B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires légers neufs

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

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés

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

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO_2 des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO_2, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et elle révise, en y apportant les modifications nécessaires, la législation applicable en matière de réception par type à l'échéance du 31 décembre 2011 au plus tard.

Lors de la définition d'une telle procédure, la Commission détermine, le cas échéant, les modalités de surveillance de la valeur de masse et d'émissions de CO_2, sur la base d'un tableau reprenant les valeurs d'émissions de CO_2 correspondant aux différentes classes de poids inertiel final, ou sur la base d'une seule valeur d'émissions de CO_2 dérivée de la masse du véhicule de base plus une masse ajoutée par défaut, en fonction de la classe concernée de la catégorie N_1. Dans ce dernier cas, cette masse serait également reprise pour la partie C de la présente annexe.

La Commission veille également à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO_2 du véhicule complété.

▼M3

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

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

C. Formats de transmission des données

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

Section 1 — Données de surveillance agrégées

État membre [1]	
Année	

▼M3

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

([1]) Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, «EL» et «UK».

Section 2 — Données de surveillance détaillées — pour chaque véhicule

Référence à la partie A, section 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé ([1])
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'UE ([2])
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLET/VÉHICULE DE BASE ([3])
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLÉTÉ ([3])
	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre ([2])
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque
e)	Catégorie de véhicule réceptionné
f)	Catégorie de véhicule immatriculé
g)	Émissions spécifiques de CO_2
h)	Masse en ordre de marche VÉHICULE DE BASE
	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) ([4])	Masse maximale en charge techniquement admissible
j)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)

▼**M3**

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

Notes:

(1) Lorsque, dans le cas de véhicules multiétapes, les données ne peuvent pas être communiquées pour le véhicule de base, l'État membre communique au moins les données indiquées dans le présent format pour le véhicule complété. Lorsque le numéro d'identification du véhicule ne peut pas être communiqué, toutes les données détaillées doivent être fournies pour le véhicule complet, le véhicule complété ainsi que le véhicule de base, conformément à la partie A, section 1.2, points a), b) et c), de la présente annexe.

(2) Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne «nom du constructeur dans le registre de l'État membre» alors que dans la colonne «nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne» est indiqué «AA-NSS» ou «AA-IVA» suivant le cas.

(3) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer le constructeur du véhicule (incomplet/complet) de base. Si le constructeur du véhicule de base n'est pas connu, indiquer uniquement le constructeur du véhicule complété.

(4) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base.

(5) Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.