Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/766

5.3.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/766 DE LA COMMISSION

du 1er mars 2024

modifiant la décision d'exécution (UE) 2019/1119 en ce qui concerne le calcul de la réduction des émissions de CO_2 et de la marge d'incertitude statistique pour certaines voitures particulières électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur

(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) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 25 juillet 2023, le constructeur BMW AG (ci-après le «demandeur») a présenté, conformément à l'article 12 *bis* du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission ([2]) applicable à cette date, une demande de modification de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 de la Commission ([3]) en vue d'adapter le calcul de la réduction des émissions de CO_2 et de la marge d'incertitude statistique pour certains véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur à la méthode établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ([4]).

(2) Le règlement (UE) 2017/1151, tel que modifié par le règlement (UE) 2023/443 de la Commission ([5]), prévoit une méthode différente pour la correction du déséquilibre de charge des batteries de certains véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, qui repose sur un facteur d'émission générique lié au type de moteur. Le demandeur a demandé l'autorisation d'utiliser cette méthode pour le calcul de la réduction des émissions de CO_2 et de la marge d'incertitude statistique pour la technologie innovante approuvée par la décision d'exécution (UE) 2019/1119.

(3) Compte tenu des arguments avancés par le demandeur, il convient de modifier la méthode d'essai figurant à l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 afin de faire en sorte que les constructeurs de véhicules qui appliquent la méthode introduite par le règlement (UE) 2023/443 ne soient pas exposés à une charge inutile en matière d'essais lorsqu'ils présentent une demande de certification de réductions des émissions de CO_2 conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1119.

([1]) JO L 111 du 25.4.2019, p. 13. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj.

([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2011/725/oj).

([3]) Décision d'exécution (UE) 2019/1119 de la Commission du 28 juin 2019 relative à l'approbation d'un éclairage extérieur performant par diodes électroluminescentes destiné à être utilisé dans les véhicules à moteur à combustion interne et dans les véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, en tant que technologie innovante pour la réduction des émissions de CO_2 des voitures particulières conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 176 du 1.7.2019, p. 67. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1119/oj).

([4]) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) nº 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) nº 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) nº 692/2008 de la Commission (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj).

([5]) Règlement (UE) 2023/443 de la Commission du 8 février 2023 modifiant le règlement (UE) 2017/1151 en ce qui concerne les procédures de réception par type au regard des émissions pour les véhicules particuliers et utilitaires légers (JO L 66 du 2.3.2023, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/443/oj).

(4) Bien que le demandeur ait sollicité l'autorisation d'utiliser ladite méthode sur la base d'un rendement de l'alternateur égal à 0,67, il convient de suivre systématiquement l'approche établie dans le règlement (UE) 2017/1151 et d'appliquer un rendement de l'alternateur égal à 1 pour déterminer la réduction des émissions de CO_2 et la marge d'incertitude statistique, et d'adapter en conséquence la méthode d'essai figurant à l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119.

(5) Il convient dès lors de modifier la décision d'exécution (UE) 2019/1119 en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 est modifiée conformément à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 1er mars 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe de la décision d'exécution (UE) 2019/1119 est modifiée comme suit:

1) au point 4.1.2, le paragraphe suivant est ajouté:

«Une autre possibilité consiste, à la demande du constructeur, à calculer la réduction totale des émissions de CO_2 du dispositif d'éclairage conformément à la méthode indiquée au point 4.1.1, le coefficient η_A étant fixé à 1.»;

2) au point 4.2.2, le paragraphe suivant est ajouté après la formule 9:

«Si la méthode visée au point 4.1.2, dernier alinéa, est appliquée, la marge d'incertitude statistique du dispositif d'éclairage est calculée conformément au point 4.2.1, le coefficient η_A étant fixé à 1.».