

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****(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) L'accord de Paris fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour la maintenir à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Les dernières conclusions scientifiques présentées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport spécial sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les profils connexes d'évolution des émissions mondiales de gaz à effet de serre confirment sans équivoque les effets néfastes du changement climatique. Ce rapport spécial conclut qu'il est indispensable de réduire les émissions dans tous les secteurs pour contenir le réchauffement planétaire.
- (2) Afin de contribuer aux objectifs de l'accord de Paris, il convient d'accélérer le passage de l'ensemble du secteur des transports à un niveau d'émissions nul, compte tenu de la communication de la Commission du 28 novembre 2018 intitulée «Une planète propre pour tous — Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat», qui expose une vision des transformations économiques et sociétales requises, associant tous les secteurs de l'économie et de la société, pour parvenir à un niveau d'émissions de gaz à effet de serre net nul à l'horizon 2050. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans tarder les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports qui sont extrêmement nocifs pour la santé et l'environnement.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 286.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 juin 2019.

- (3) La Commission a adopté des trains de mesures sur la mobilité le 31 mai 2017 («L'Europe en mouvement: programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous») et le 8 novembre 2017 («Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions: une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs»). Ces trains de mesures définissent un programme positif visant aussi à assurer une transition sans heurts vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous.
- (4) Le présent règlement fait partie du troisième train de mesures de la Commission sur la mobilité, du 17 mai 2018, intitulé «L'Europe en mouvement — une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre», qui constitue un suivi de la communication de la Commission du 13 septembre 2017 intitulée «Investir dans une industrie intelligente, innovante et durable — Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'Union européenne». Le présent règlement a également pour objet de compléter le processus visant à permettre à l'Union de tirer pleinement profit de la modernisation et de la décarbonation de la mobilité. L'objectif de ce troisième train de mesures sur la mobilité est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus sûrs et le système de mobilité plus propre et mieux adapté à l'impératif de réagir au changement climatique. Cela nécessitera l'engagement entier de l'Union, des États membres et des parties intéressées, notamment en accentuant les efforts visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et la pollution de l'air.
- (5) Parallèlement au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, le présent règlement définit une voie de progression claire pour la réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport routier et contribue à l'objectif contraignant d'une réduction nationale d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé par le Conseil le 6 mars 2015, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris.
- (6) Les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 ont approuvé une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier représentent une part considérable des émissions de ces secteurs. Le secteur du transport routier a été responsable d'environ un quart des émissions totales de l'Union en 2016. Ses émissions affichent une tendance à la hausse et restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, elles neutraliseront les réductions d'émissions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.
- (7) Les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par une approche globale et technologiquement neutre pour la promotion de la réduction des émissions et de l'efficacité énergétique dans les transports, pour l'électrification des transports et pour le recours aux sources d'énergie renouvelables dans le secteur des transports, également après 2020.
- (8) Afin d'offrir aux consommateurs de l'Union de l'énergie sûre, durable, compétitive et abordable, l'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement présentées dans la communication de la Commission du 25 février 2015 intitulée «Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique». Cette communication affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, le secteur des transports a un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique.
- (9) Les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, y compris les camions, les autobus et les autocars, représentent environ 6 % des émissions totales de CO₂ dans l'Union et environ 25 % de l'ensemble des émissions de CO₂ du transport routier. Faute de nouvelles mesures, la part des émissions de CO₂ des véhicules lourds devrait augmenter d'environ 9 % entre 2010 et 2030. Pour le moment, la législation de l'Union n'a encore fixé aucune exigence en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, et il est donc nécessaire de prendre sans retard des mesures spécifiques pour ce type de véhicules.

⁽³⁾ 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).

- (10) Des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les parcs de véhicules utilitaires lourds neufs, à l'échelle de l'Union, devraient donc être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de l'Union à l'horizon 2030 et au-delà. Cette approche graduelle indique clairement à l'industrie, dès à présent, qu'il faut accélérer la mise sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions. Le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle devrait également contribuer à répondre aux problèmes de mobilité urbaine. Il est essentiel que les constructeurs promeuvent de tels véhicules utilitaires lourds non seulement pour réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports routiers mais aussi pour réduire efficacement la pollution atmosphérique et sonore dans les villes et les zones urbaines.
- (11) Afin de réaliser pleinement le potentiel d'efficacité énergétique et d'assurer que le secteur du transport routier dans son ensemble contribue aux réductions convenues des émissions de gaz à effet de serre, il est approprié de compléter les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ déjà existantes pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs en fixant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs. Ces normes de performance seront un moteur pour l'innovation dans des technologies efficaces sur le plan énergétique, contribuant au renforcement de la supériorité technologique des constructeurs et des équipementiers de l'Union, et créant à long terme des emplois hautement qualifiés.
- (12) Étant donné que le changement climatique est un problème transfrontière et qu'il est nécessaire de préserver le bon fonctionnement du marché unique tant pour les services de transport routier que pour la construction de véhicules utilitaires lourds, et d'éviter toute fragmentation du marché, il est approprié de fixer des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds au niveau de l'Union. Ces normes de performance s'appliquent sans préjudice du droit de la concurrence de l'Union.
- (13) Pour définir les niveaux de réduction des émissions de CO₂ qui devraient être atteints par le parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union, il convient de tenir compte de l'efficacité de ces niveaux de réduction pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions de CO₂ des secteurs couverts par le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾ d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs, les opérateurs de services de transport et les consommateurs, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, l'innovation et les avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration de la sécurité énergétique.
- (14) Il convient d'assurer une transition socialement acceptable et juste vers la mobilité à émission nulle. Il est donc important de prendre en compte les effets sociaux de la transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Il y a dès lors lieu d'envisager des programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion, le perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transition, il convient de renforcer l'emploi des femmes et l'égalité des chances dans ce secteur.
- (15) Une transition réussie vers une mobilité à émission nulle nécessite une démarche coordonnée et un environnement propre à stimuler l'innovation et à préserver la primauté technologique de l'Union dans le secteur du transport routier. Ceci passe notamment par des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant, l'intégration dans les systèmes énergétiques, ainsi que l'approvisionnement durable en matériaux et la production durable, le réemploi et le recyclage des batteries en Europe. Cette démarche nécessite une action cohérente au niveau de l'Union ainsi qu'aux niveaux, national, régional et local, y compris par des mesures d'incitation visant à favoriser l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 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 modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

- (16) Une nouvelle procédure a été introduite dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ afin de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules utilitaires lourds individuels. Le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission ⁽⁶⁾ définit une méthodologie, basée sur l'outil VECTO, au moyen de laquelle les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de véhicules utilitaires lourds entiers peuvent être simulées. Cette méthodologie permet de tenir compte de la diversité du secteur des véhicules utilitaires lourds et du degré élevé d'adaptation des véhicules individuels. Dans une première étape, à partir du 1^{er} juillet 2019, les émissions de CO₂ sont déterminées pour quatre groupes de véhicules utilitaires lourds qui représentent environ 65 % à 70 % de toutes les émissions de CO₂ du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union.
- (17) Compte tenu de l'innovation et de la mise en œuvre de nouvelles technologies améliorant l'efficacité énergétique des véhicules utilitaires lourds, l'outil de simulation VECTO ainsi que le règlement (UE) 2017/2400 seront actualisés de façon continue et en temps utile.
- (18) Les données sur les émissions de CO₂ déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400 doivent être surveillées au titre du règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾. Ces données devraient former la base à partir de laquelle seront déterminés les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à atteindre par les quatre groupes des véhicules utilitaires lourds dont les émissions sont les plus importantes dans l'Union ainsi que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur pour une période donnée de communication des rapports.
- (19) Un objectif de réduction des émissions de CO₂ devrait être fixé pour 2025 en tant que réduction relative sur la base des émissions de CO₂ moyennes des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés pendant la période allant du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020, reflétant le déploiement de technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà disponibles pour les véhicules conventionnels. À compter de 2030, il conviendrait également de fixer un objectif de réduction des émissions de CO₂. Cet objectif devrait s'appliquer à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans le cadre du réexamen devant être effectué en 2022. L'objectif pour 2030 devrait être évalué conformément aux engagements pris par l'Union au titre de l'accord de Paris.
- (20) Pour garantir la robustesse des émissions de CO₂ de référence contre un accroissement des émissions de CO₂ de véhicules utilitaires lourds par des moyens procéduraux abusifs, ce qui ne serait pas représentatif d'une situation dans laquelle les émissions de CO₂ sont déjà réglementées, il est approprié de prévoir une méthode pour corriger les émissions de CO₂ de référence au besoin.
- (21) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant alternatif au diesel disponible pour les véhicules utilitaires lourds. Le déploiement de technologies basées sur le GNL actuelles et à venir, plus innovantes, contribuera à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO₂ à court et moyen termes car le recours à des technologies utilisant le GNL entraîne des émissions de CO₂ plus faibles par rapport aux véhicules diesel. Le potentiel de réduction des émissions de CO₂ des véhicules fonctionnant au GNL est déjà entièrement reflété dans l'outil VECTO. De plus, les technologies actuelles basées sur le GNL assurent un faible niveau d'émissions de polluants atmosphériques tels que les NO_x et les matières particulaires. Une infrastructure minimale suffisante de ravitaillement en carburant est également en place et est développée en tant qu'élément de cadres stratégiques nationaux pour l'infrastructure d'approvisionnement en carburants alternatifs.
- (22) Dans le calcul des émissions de CO₂ de référence servant de base pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ pour 2025 et 2030, il convient de prendre en compte le potentiel de réduction des émissions de CO₂ attendu du parc de véhicules utilitaires lourds. Il est donc approprié d'exclure du calcul les véhicules professionnels, tels que ceux utilisés pour la collecte des ordures ménagères ou les travaux de construction. Ces véhicules parcourent un kilométrage comparativement faible et, en raison de leurs caractéristiques de conduite spécifiques, les mesures techniques visant la réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant ne paraissent pas offrir un aussi bon rapport coût-efficacité que dans le cas des véhicules utilitaires lourds utilisés pour acheminer des marchandises.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

- (23) Les prescriptions en matière de réduction des émissions de CO₂ devraient être exprimées en grammes de CO₂ par tonne-kilomètre afin de refléter l'utilité des véhicules utilitaires lourds.
- (24) Une répartition équitable des exigences de réduction globales des émissions de CO₂ entre les constructeurs doit être assurée, en tenant compte de la diversité des véhicules utilitaires lourds en termes de conception et de caractéristiques de conduite, de kilométrage annuel, de charge utile et de configuration d'attelage. Il est par conséquent approprié de distinguer les véhicules utilitaires lourds en fonction de sous-groupes différents et séparés de véhicules qui reflètent les caractéristiques d'utilisation habituelle des véhicules et leurs caractéristiques techniques spécifiques. L'assignation aux constructeurs d'objectifs annuels d'émissions de CO₂ spécifiques correspondant à la moyenne pondérée des objectifs définis pour chacun de ces sous-groupes de véhicules leur donne les moyens de compenser effectivement une éventuelle performance moins bonne de leurs véhicules dans certains sous-groupes par une performance supérieure dans d'autres sous-groupes de véhicules, en tenant compte des émissions de CO₂ moyennes sur la durée de vie des véhicules dans les différents sous-groupes de véhicules.
- (25) La réalisation par un constructeur de ses objectifs annuels d'émissions spécifiques de CO₂ devrait être évaluée sur la base de ses émissions moyennes de CO₂. Pour déterminer les émissions spécifiques moyennes de CO₂, les spécificités qui sont reflétées dans les différents sous-groupes de véhicules devraient également être prises en considération. En conséquence, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur devraient être basées sur les émissions moyennes de CO₂ déterminées pour chaque sous-groupe de véhicules en incluant une pondération basée sur son kilométrage annuel moyen et sa charge utile moyenne supposés, ce qui reflète les émissions de CO₂ sur la durée de vie totale. En raison du potentiel de réduction des émissions de CO₂ limité des véhicules professionnels, ceux-ci ne devraient pas être pris en compte pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂.
- (26) En vue de garantir la transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle et de fournir des incitations à développer et déployer sur le marché de l'Union des véhicules utilitaires lourds à émission nulle ou à faibles émissions qui complèteraient les instruments agissant sur la demande, notamment la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, il convient d'introduire un mécanisme spécial, sous la forme de bonifications, pour les périodes de communication des rapports antérieures à 2025 et de fixer une valeur de référence pour la proportion de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc d'un constructeur pour les périodes de communication des rapports à compter de 2025.
- (27) Le système d'incitation devrait être conçu de façon à garantir une sécurité des investissements pour les fournisseurs et les constructeurs d'infrastructures de charge afin de promouvoir le déploiement rapide sur le marché de l'Union de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions, tout en permettant aux constructeurs de disposer d'une certaine flexibilité pour décider de leur calendrier d'investissement.
- (28) Afin de calculer les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, au cours des périodes de communication des rapports antérieures à 2025, tous les véhicules utilitaires lourds à émission nulle ou à faibles émissions devraient faire l'objet d'un comptage multiple. Pour les périodes de communication des rapports à compter de 2025, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur devraient être calculées en tenant compte de ses performances par rapport à la valeur de référence pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions. Le niveau des incitations devrait varier en fonction des émissions de CO₂ réelles du véhicule. Afin d'éviter un affaiblissement des objectifs environnementaux, les réductions d'émissions de CO₂ résultantes devraient être soumises à un plafond.
- (29) Les véhicules utilitaires lourds à faibles émissions ne devraient bénéficier de mesures d'incitation que si leurs émissions de CO₂ sont inférieures à la moitié des émissions de CO₂ de référence de tous les véhicules dans le sous-groupe de véhicules auquel le véhicule utilitaire lourd appartient. Ceci encouragerait l'innovation dans ce domaine.
- (30) Dans la conception du mécanisme d'incitation au déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, il convient également d'inclure les petits camions qui ne sont pas soumis à des objectifs de réduction des émissions de CO₂ au titre du présent règlement. Ces véhicules présentent également des avantages non négligeables en termes de contribution à la résolution des problèmes de pollution atmosphérique dans les villes. Afin d'assurer que les mesures d'incitation assurent un juste équilibre entre les différents types de véhicules, la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur résultant des petits camions à émission nulle devrait donc également faire l'objet d'un plafond.

⁽⁸⁾ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

- (31) Afin de promouvoir une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité des exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, tout en prenant en compte les fluctuations dans la composition du parc de véhicules utilitaires lourds et des émissions de CO₂ au fil des années, les constructeurs devraient avoir la possibilité de compenser le dépassement de leurs objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ une année par un niveau d'émission inférieur une autre année.
- (32) Afin d'encourager les réductions des émissions de CO₂ rapides, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ définie par les émissions de CO₂ de référence et l'objectif pour 2025 en matière d'émissions de CO₂, devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins de la conformité à l'objectif pour 2025. De manière similaire, un constructeur dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont en dessous de la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ entre l'objectif pour 2025 et l'objectif applicable à compter de 2030 devrait avoir la possibilité de mettre en réserve ces crédits d'émission aux fins du respect des objectifs d'émissions de CO₂ du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2030.
- (33) En cas de non-conformité à son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ au cours d'une des périodes de communication des rapports de douze mois entre le 1^{er} juillet 2025 et le 30 juin 2030, un constructeur devrait avoir la possibilité d'acquiescer une dette d'émission limitée. Cependant, les constructeurs devraient épurer toute dette d'émission résiduelle durant la période de communication des rapports de l'année 2029 se terminant le 30 juin 2030.
- (34) Les crédits d'émission et les dettes d'émission devraient être considérés uniquement pour les besoins de la détermination du respect par le constructeur de son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ et non comme des avoirs qui sont transférables ou soumis à des mesures budgétaires.
- (35) La Commission devrait imposer une sanction financière, sous la forme d'une prime sur les émissions excédentaires de CO₂, lorsque les émissions de CO₂ d'un constructeur sont trop élevées, en tenant compte des crédits d'émission et des dettes d'émission. Les informations relatives aux émissions excédentaires de CO₂ des constructeurs devraient être mises à la disposition du public. Afin d'inciter suffisamment les constructeurs à prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ spécifiques des véhicules utilitaires lourds, il est important que la prime soit supérieure aux coûts marginaux moyens des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs d'émissions de CO₂. La méthodologie pour la collecte des primes devrait être déterminée par la voie d'un acte d'exécution, en prenant en compte la méthodologie adoptée en vertu du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽⁹⁾. La prime devrait être considérée comme une recette pour le budget général de l'Union européenne. Dans le cadre de l'évaluation à effectuer en vertu du règlement (UE) 2019/631, la Commission devrait évaluer la possibilité d'allouer ces montants à un fonds spécifique ou à un programme pertinent visant à assurer une transition juste vers une mobilité à émission nulle et à soutenir la reconversion, le perfectionnement, ainsi que d'autres types de formation et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile.
- (36) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs d'émissions de CO₂ prévus par le présent règlement. L'obligation faite aux constructeurs de livrer des données précises conformément au règlement (UE) 2018/956 et les amendes administratives qui pourraient être imposées en cas de non-respect de cette obligation contribuent à assurer la robustesse des données utilisées pour contrôler la conformité aux objectifs au titre du présent règlement.
- (37) Afin de réaliser des réductions des émissions de CO₂ en vertu du présent règlement, les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en cours d'utilisation devraient correspondre aux valeurs déterminées en vertu du règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur, toute non-conformité systématique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en cours d'utilisation.

⁽⁹⁾ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

- (38) Afin d'être à même de prendre de telles mesures, la Commission devrait être habilitée à établir et à appliquer une procédure pour vérifier la correspondance entre les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service, déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, et les valeurs des émissions de CO₂ inscrites sur les certificats de conformité, les fiches de réception individuelle ou les dossiers d'information du client. Lors de l'élaboration de cette procédure, une attention particulière devrait être accordée à l'identification de méthodes, y compris l'utilisation de données provenant de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO₂ lors de la procédure de certification. Lorsque l'on constate, lors de ces vérifications, des écarts ou des stratégies qui améliorent artificiellement les performances en matière d'émissions de CO₂ d'un véhicule, il y a lieu de considérer ces constatations comme une raison suffisante de soupçonner qu'il existe un risque sérieux de non-conformité aux exigences énoncées dans le règlement (CE) n° 595/2009 et dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, et que les États membres devraient, sur cette base, prendre les mesures nécessaires conformément au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858.
- (39) L'efficacité des objectifs d'émissions de CO₂ fixés par le présent règlement est fortement dépendante de la représentativité réelle de la méthodologie utilisée pour déterminer les émissions de CO₂. Compte tenu de l'avis de 2016 du mécanisme de consultation scientifique (SAM) en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, et de la recommandation du Parlement européen à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile, il est également approprié, dans le cas des véhicules utilitaires lourds, de mettre en place un mécanisme pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400. La manière la plus fiable d'assurer la représentativité réelle de ces valeurs est d'utiliser les données des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie. La Commission devrait donc être habilitée à élaborer les procédures nécessaires à la collecte et au traitement des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie requises pour effectuer de telles évaluations, ainsi qu'à assurer la disponibilité publique de ces données, tout en assurant la protection des données à caractère personnel.
- (40) La Commission devrait évaluer comment les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie pourraient contribuer à garantir que les émissions de CO₂ du véhicule déterminées avec l'outil VECTO conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution restent représentatives des émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour tous les constructeurs et, plus précisément, comment ces données peuvent être utilisées pour contrôler l'écart entre les valeurs d'émissions de CO₂ déterminées par l'outil VECTO et les émissions en conditions d'utilisation réelles de CO₂ et, au besoin, éviter le creusement de cet écart.
- (41) En 2022, la Commission devrait évaluer l'efficacité des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ définies dans le présent règlement et, en particulier, le niveau de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à atteindre pour 2030 et au-delà, les modalités qui devraient être disponibles pour atteindre cet objectif, ainsi que la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules utilitaires lourds tels que les petits camions, les véhicules professionnels, les autobus, les autocars et les remorques. Cette évaluation devrait également inclure, strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules utilitaires lourds et aux combinaisons de véhicules tenant compte des poids et dimensions applicables au transport national, par exemple des solutions modulaires et intermodales, tout en prenant également en considération les éventuels aspects liés à la sécurité et à l'efficacité des transports, les éventuelles conséquences intermodales, environnementales et en termes d'infrastructures et les éventuels effets de rebond ainsi que la situation géographique des États membres.
- (42) Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions de CO₂ produites tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait évaluer, au plus tard en 2023, la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds mis sur le marché de l'Union, et de communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.
- (43) Afin d'assurer que les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires lourds restent représentatives et entièrement actuelles, les modifications apportées au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution qui affectent les émissions spécifiques de CO₂ doivent être reflétées dans le présent règlement. À cette fin, la Commission devrait être habilitée à déterminer une méthodologie pour définir un véhicule utilitaire lourd représentatif de chaque sous-groupe de véhicules, sur la base duquel les changements des émissions spécifiques de CO₂ devraient être évalués.

⁽¹⁰⁾ 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).

- (44) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la publication d'une liste de certaines données et de la performance des constructeurs.
- (45) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'identification des véhicules certifiés comme véhicules professionnels et l'application de corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ annuelles d'un constructeur, la perception des primes sur les émissions excédentaires de CO₂, les procédures pour la communication des écarts dans les valeurs d'émissions de CO₂ et la prise en compte de ces derniers dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, la méthode d'évaluation de l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et les critères permettant de déterminer si ces émissions ont été indûment augmentées et, dans l'affirmative, de quelle manière elles doivent être corrigées, la procédure de communication à la Commission de certains paramètres relatifs aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles des véhicules utilitaires lourds, la réalisation de vérifications pour s'assurer que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information du client correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service ou pour détecter la présence d'éventuelles stratégies qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais ou au regard des calculs effectués, et la définition d'un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules sur la base desquels un ajustement de la charge utile doit être déterminé. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement (CE) n° 595/2009, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la détermination de certains aspects de performance environnementale des véhicules de catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄. Les compétences visées dans le présent considérant devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾.
- (46) Afin de modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, 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 l'ajustement des émissions de CO₂ de référence, l'établissement des principes directeurs et des critères pour définir les procédures de vérification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service, et la modification des annexes du présent règlement en ce qui concerne certains paramètres techniques, y compris les pondérations des profils de missions, les valeurs de charge utile et les valeurs de kilométrage annuel, ainsi que les facteurs d'ajustement de la charge utile. 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 énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹²⁾. En particulier, pour assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts devraient avoir systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission travaillant à la préparation des actes délégués.
- (47) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement de normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut plutôt, en raison de son échelle 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (48) Il y a donc lieu de modifier les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 et la directive 96/53/CE du Conseil ⁽¹³⁾ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et objectifs

Afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire, d'ici à 2030, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs couverts par l'article 2 du règlement (UE) 2018/842, d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement fixe

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹³⁾ Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ applicables aux véhicules utilitaires lourds neufs de telle sorte que les émissions spécifiques de CO₂ du parc de l'Union de véhicules utilitaires lourds neufs soient réduites par rapport aux émissions de CO₂ de référence de la manière suivante:

- a) pour les périodes de communication des rapports à compter de l'année 2025, de 15 %;
- b) pour les périodes de communication des rapports à compter de l'année 2030, de 30 %, sauf s'il en est décidé autrement dans le cadre du réexamen visé à l'article 15.

Les émissions de CO₂ de référence sont fondées sur les données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 pour la période allant du 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2020 (ci-après dénommée «période de référence»), en excluant les véhicules professionnels, et sont calculées conformément à l'annexe I, point 3, du présent règlement.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules utilitaires lourds neufs des catégories N₂ et N₃ qui répondent aux caractéristiques suivantes:

- a) porteurs avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes;
- b) porteurs avec une configuration d'essieux de 6x2;
- c) tracteurs avec une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes; et
- d) tracteurs avec une configuration d'essieux de 6x2.

Il s'applique également, aux fins de l'article 5 et de l'annexe I, point 2.3, du présent règlement, aux véhicules utilitaires lourds neufs de la catégorie N qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾ et ne répondent pas aux caractéristiques mentionnées au premier alinéa, points a) à d).

Les catégories de véhicules visées au premier et au deuxième alinéa du présent paragraphe renvoient aux catégories de véhicules définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾.

2. Aux fins du présent règlement, les véhicules visés au paragraphe 1 sont considérés comme des véhicules utilitaires lourds neufs pour une période de douze mois donnée commençant le 1^{er} juillet s'ils sont immatriculés dans l'Union pour la première fois au cours de ladite période et s'ils n'ont pas été précédemment immatriculés en dehors de l'Union.

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.

⁽¹⁴⁾ 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 CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

⁽¹⁵⁾ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

3. La Commission, par voie d'actes d'exécution, adopte une procédure spécifique permettant d'identifier les véhicules utilitaires lourds certifiés comme véhicules professionnels en vertu du règlement (CE) n° 595/2009 et de ses mesures d'exécution mais qui sont pas immatriculés en tant que tels, et applique des corrections aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ annuelles d'un constructeur pour tenir compte de ces véhicules, à partir de la période de communication des rapports de l'année 2021 et pour chacune des périodes suivantes de communication des rapports. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «émissions de CO₂ de référence»: la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ au cours de la période de référence visée à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans chacun des sous-groupes de véhicules, à l'exclusion des véhicules professionnels, déterminée conformément à l'annexe I, point 3;
- 2) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd individuel, déterminées conformément à l'annexe I, point 2.1;
- 3) «période de communication des rapports de l'année Y»: la période qui va du 1^{er} juillet de l'année Y au 30 juin de l'année Y+1;
- 4) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires lourds neufs d'un constructeur pour une période donnée de communication des rapports, déterminée conformément à l'annexe I, point 2.7;
- 5) «objectif d'émissions spécifiques de CO₂»: l'objectif d'émissions de CO₂ d'un constructeur individuel, exprimé en g/tkm et déterminé annuellement pour la période de communication des rapports précédente conformément à l'annexe I, point 4;
- 6) «porteur»: un camion qui n'est pas conçu ni construit pour tracter une semi-remorque;
- 7) «tracteur»: une unité de traction qui est conçue et construite exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
- 8) «sous-groupe de véhicules»: un groupement de véhicules tel que défini à l'annexe I, point 1, caractérisé par un ensemble commun et distinct de critères techniques pertinents pour déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de ces véhicules;
- 9) «véhicule professionnel»: un véhicule utilitaire lourd pour lequel les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ont été déterminées, conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, uniquement pour des profils de missions autres que ceux définis à l'annexe I, point 2.1, du présent règlement;
- 10) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable de la soumission des données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2018/956 ou, dans le cas de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, la personne ou l'organisme responsable envers l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type d'un véhicule entier ou de la procédure de réception individuelle conformément à la directive 2007/46/CE, et de la conformité de la production;
- 11) «véhicule utilitaire lourd à émission nulle»: un véhicule utilitaire lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁶⁾ et à ses mesures d'exécution;

⁽¹⁶⁾ 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).

- 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 2.3.3;
- 13) «profil de missions»: la combinaison d'un cycle de vitesse cible, d'une valeur de charge utile, d'une configuration de carrosserie ou de remorque et d'autres paramètres, le cas échéant, reflétant l'utilisation spécifique d'un véhicule, sur la base de laquelle sont déterminées les émissions de CO₂ et la consommation de carburant officielles d'un véhicule utilitaire lourd;
- 14) «cycle de vitesse cible»: la description de la vitesse d'un véhicule, que le conducteur souhaite atteindre ou à laquelle il est limité par les conditions de circulation, en fonction de la distance couverte lors d'un trajet;
- 15) «charge utile»: la masse des marchandises qu'un véhicule transporte dans différentes conditions.

Article 4

Émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur

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 en vertu du règlement (UE) 2018/956 pour les véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur immatriculés au cours de la période précédente de communication des rapports, à l'exclusion des véhicules professionnels; et
- b) le facteur d'émission nulle ou de faibles émissions déterminé conformément à l'article 5.

Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ sont déterminées conformément à l'annexe I, point 2.7.

Article 5

Véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions

1. 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 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 des véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions dans le parc du constructeur au cours d'une période de communication des rapports, y compris les véhicules utilitaires lourds à émission nulle visés à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, ainsi que les véhicules professionnels à émission nulle et à faibles émissions, et est déterminé conformément à l'annexe I, point 2.3.

2. Pour les périodes de communication des rapports de 2019 à 2024, les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions sont comptabilisés comme suit aux fins du paragraphe 1:

- a) un véhicule utilitaire lourd à émission nulle est comptabilisé comme deux véhicules; et

- b) un véhicule utilitaire lourd à faibles émissions est comptabilisé comme jusqu'à deux véhicules en fonction de ses émissions spécifiques de CO₂ et du niveau d'émission faibles seuil du sous-groupe de véhicules auquel le véhicule appartient, tel que défini à l'annexe I, point 2.3.3.

Le facteur d'émission nulle et de faibles émissions est déterminé conformément à l'annexe I, point 2.3.1.

3. Pour les périodes de communication de rapports à compter de 2025, 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.

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 visés à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, réduit les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur d'un maximum de 1,5 %.

Article 6

Objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur

À partir du 1^{er} juillet 2026 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 d'émissions spécifiques de CO₂ est la somme, sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules, des produits des valeurs suivantes:

- l'objectif de réduction des émissions de CO₂ visé à l'article 1^{er}, premier alinéa, point a) ou b), selon le cas;
- les émissions de CO₂ de référence;
- la part des véhicules du constructeur dans chaque sous-groupe de véhicules;
- les facteurs de pondération du kilométrage annuel et de la charge utile appliqués à chaque sous-groupe de véhicules.

L'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ est déterminé conformément à l'annexe I, point 4.

Article 7

Crédits d'émissions et dettes d'émission

1. 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 2029, il est tenu compte de ses crédits d'émission ou dettes d'émission déterminées conformément à l'annexe I, point 5, qui correspondent au nombre de véhicules utilitaires lourds neufs, à l'exclusion des véhicules professionnels, du constructeur au cours d'une période de communication des rapports, multiplié par:

- la différence entre la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ visée au paragraphe 2 et les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dudit constructeur, si la différence est positive (ci-après dénommés «crédits d'émission»); ou
- la différence entre les émissions spécifiques moyennes de CO₂ et l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ dudit constructeur, si la différence est positive (ci-après dénommées «dettes d'émission»).

Des crédits d'émission sont acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2019 à 2029. Toutefois, les crédits d'émission acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2019 à 2024 sont pris en compte afin de déterminer le respect par le constructeur de l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ de la période de communication des rapports de l'année 2025 uniquement.

Des dettes d'émission sont acquises au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2029. La dette totale d'émission d'un constructeur ne peut toutefois dépasser 5 % de l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025 multiplié par le nombre de véhicules utilitaires lourds du constructeur pour cette période (ci-après dénommée «limite de dette d'émission»).

Les crédits d'émission et les dettes d'émission acquis au cours des périodes de communication des rapports des années 2025 à 2028 sont reportés, le cas échéant, d'une période de communication des rapports à la suivante. Toutes les dettes d'émission résiduelles sont apurées au cours de la période de communication des rapports de l'année 2029.

2. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ est fixée pour chaque constructeur conformément à l'annexe I, point 5.1, sur la base d'une trajectoire linéaire entre les émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, et l'objectif d'émissions de CO₂ pour la période de communication des rapports de l'année 2025 tel qu'il est précisé au premier alinéa, point a), dudit article, et 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 les périodes de communication des rapports à compter de l'année 2030, tel qu'il est précisé au premier alinéa, point b), dudit article.

Article 8

Conformité aux objectifs d'émissions spécifiques de CO₂

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:

a) de 2025 à 2029,

$$(\text{Prime sur les émissions excédentaires de CO}_2) = (\text{Émissions excédentaires de CO}_2 \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm})$$

b) à partir de 2030,

$$(\text{Prime sur les émissions excédentaires de CO}_2) = (\text{Émissions excédentaires de CO}_2 \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm}).$$

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, 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 la période de communication des rapports de l'année 2029, 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 2030, 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.

3. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires de CO₂ visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

4. Les primes sur les émissions excédentaires de CO₂ entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Article 9

Vérification des données de surveillance

1. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans tarder à la Commission tout écart constaté dans les valeurs d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service par rapport aux 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 à la suite de vérifications effectuées conformément à la procédure visée à l'article 13 du présent règlement.

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.

3. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités relatives aux procédures pour la communication de tels écarts et pour la prise en compte de ces derniers dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Article 10

Évaluation des émissions de CO₂ de référence

Afin d'assurer la fiabilité et la représentativité des émissions de CO₂ de référence utilisées comme base pour la détermination des objectifs d'émissions de CO₂ du parc à l'échelle de l'Union, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, la méthode d'évaluation de l'application des conditions dans lesquelles les émissions de CO₂ de référence ont été déterminées et les critères permettant de déterminer si ces émissions ont été indûment augmentées et, dans l'affirmative, de quelle manière elles doivent être corrigées.

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

Article 11

Publication des données et performance des constructeurs

1. Au plus tard le 30 avril de chaque année, la Commission publie, par voie d'actes d'exécution, une liste indiquant:

a) à partir du 1^{er} juillet 2020, pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ au cours de la période précédente de communication des rapports, telles que visées à l'article 4;

b) à partir du 1^{er} juillet 2020, pour chaque constructeur, son facteur d'émission nulle et de faibles émissions au cours de la période précédente de communication des rapports, tel que visé à l'article 5, paragraphe 1;

- c) à partir du 1^{er} juillet 2026, pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ pour la période précédente de communication des rapports, tel que visé à l'article 6;
- d) du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2031, 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 2031, ses dettes d'émission pour la période précédente de communication des rapports, tels que visés à l'article 7;
- 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 1;
- f) à partir du 1^{er} juillet 2020, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union au cours de la période précédente de communication des rapports.

La liste à publier au plus tard le 30 avril 2021 comprend les émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, deuxième alinéa.

2. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin d'ajuster les émissions de CO₂ de référence conformément à ce qui suit:

- a) lorsque les pondérations des profils de missions ou les valeurs de charge utile ont été ajustées en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point b) ou c), en appliquant la procédure énoncée à l'annexe II, point 1;
- b) lorsque des facteurs d'ajustement ont été déterminés en vertu de l'article 14, paragraphe 2, en appliquant ces facteurs d'ajustement aux émissions de CO₂ de référence;
- c) lorsqu'une augmentation indue des émissions de CO₂ de référence a été constatée conformément à la méthode visée à l'article 10, en corrigeant les émissions de CO₂ de référence au plus tard le 30 avril 2022.

La Commission publie les valeurs ajustées des émissions de CO₂ de référence et applique ces valeurs pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ des constructeurs applicables pour les périodes de communication des rapports à partir de la date d'application des actes délégués ajustant les valeurs.

Article 12

Émissions de CO₂ et consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie déterminées dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009.

En outre, la Commission recueille régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles des véhicules utilitaires lourds au moyen de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, en commençant par les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés à partir de la date d'application des mesures visées à l'article 5 *quater*, point b), du règlement (CE) n° 595/2009.

La Commission veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité évolue dans le temps.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la Commission veille à ce que les paramètres ci-après concernant les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie en conditions d'utilisation réelles des véhicules utilitaires lourds soient mis à sa disposition à intervalles réguliers, à partir de la date d'application des mesures visées à l'article 5 *quater*, point b), du règlement (CE) n° 595/2009, par les constructeurs ou les autorités nationales ou par un transfert direct des données des véhicules, selon le cas:

- a) le numéro d'identification du véhicule;
- b) le carburant et l'énergie électrique consommés;
- c) la distance totale parcourue;
- d) la charge utile;
- e) pour les véhicules utilitaires lourds électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite;
- f) tout autre paramètre nécessaire pour que les obligations énoncées au paragraphe 1 du présent article puissent être satisfaites.

La Commission traite les données reçues au titre du premier alinéa du présent paragraphe pour créer un ensemble de données anonymisées et agrégées, y compris par constructeur, aux fins du paragraphe 1. Les numéros d'identification des véhicules sont utilisés uniquement aux fins de ce traitement des données et ne sont pas conservés plus longtemps que nécessaire à cette fin.

3. Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard deux ans et cinq mois après la date d'application des mesures visées à l'article 5 *quater*, point b), du règlement (CE) n° 595/2009, évalue la façon dont les données sur la consommation de carburant et d'énergie peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément audit règlement demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa et en rend compte chaque année, et, afin d'éviter que cet écart se creuse, évalue, en 2027, la faisabilité d'un mécanisme visant à adapter les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur à compter de 2030; le cas échéant, elle présente une proposition législative pour mettre en place un tel mécanisme.

4. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, la procédure détaillée pour la collecte et le traitement des données visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

Article 13

Vérification des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds en service

1. Les constructeurs veillent à ce que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans le dossier d'information du client visé à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2017/2400 correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service déterminées conformément audit règlement.

2. Après l'entrée en vigueur des procédures visées au paragraphe 4, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient, pour les constructeurs auxquels ils ont accordé une licence d'exploitation de l'outil de simulation conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, sur la base d'échantillons de véhicules appropriés et représentatifs, que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les dossiers d'information du client correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds en service déterminées conformément audit règlement et à ses mesures d'exécution, compte tenu, entre autres, des données disponibles des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie.

Les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient également la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais ou au regard des calculs effectués aux fins de la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant, entre autres en utilisant les données des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.

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.

4. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les procédures de vérification visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

La Commission est habilitée, avant d'adopter les actes d'exécution visés au premier alinéa, à adopter un acte délégué conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en exposant les principes directeurs et les critères pour définir les procédures visées au premier alinéa.

Article 14

Modifications des annexes I et II

1. Afin d'assurer que les paramètres techniques utilisés pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur en vertu de l'article 4 et pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ en vertu de l'article 6 tiennent compte du progrès technique et de l'évolution de la logistique de transport de marchandises, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier les dispositions suivantes figurant dans les annexes I et II:

- a) les entrées pour le type de cabine et la puissance du moteur dans le tableau 1 de l'annexe I et les définitions de «cabine avec couchette» et de «cabine sans couchette» visées dans ce tableau;
- b) les pondérations des profils de missions indiquées dans le tableau 2 de l'annexe I;
- c) les valeurs de charge utile indiquées dans le tableau 3 de l'annexe I et les facteurs d'ajustement de la charge utile indiqués dans le tableau 1 de l'annexe II;
- d) les valeurs de kilométrage annuel indiquées dans le tableau 4 de l'annexe I.

2. Lorsque les procédures de réception par type énoncées dans le règlement (CE) n° 595/2009 et ses mesures d'exécution font l'objet de modifications autres que celles visées au paragraphe 1, points b) et c), du présent article, de sorte que le niveau des émissions de CO₂ des véhicules représentatifs définis conformément au présent paragraphe augmente ou diminue de plus de 5 g de CO₂/km, la Commission, conformément à l'article 11, paragraphe 2, premier alinéa, point b), applique un facteur d'ajustement aux émissions de CO₂ de référence qui doit être calculé conformément à la formule indiquée à l'annexe II, point 2.

3. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une méthode pour définir un ou plusieurs véhicules représentatifs d'un sous-groupe de véhicules, y compris leurs pondérations statistiques, sur la base desquels l'ajustement visé au paragraphe 2 du présent article est déterminé, en tenant compte des données de surveillance communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956 et des caractéristiques techniques des véhicules énumérées 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.

Article 15

Évaluation et rapport

1. Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité du présent règlement, sur l'objectif de réduction des émissions de CO₂ et le niveau du mécanisme d'incitation pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions applicable à partir de 2030, sur la fixation d'objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour d'autres types de véhicules utilitaires lourds, y compris les remorques, les autobus et les autocars et les véhicules professionnels, ainsi que sur l'introduction d'objectifs contraignants de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds pour 2035 et 2040 et au-delà. L'objectif pour 2030 est évalué conformément aux engagements pris par l'Union au titre de l'accord de Paris.

2. Le rapport visé au paragraphe 1 du présent article comprend également, notamment, les éléments suivants:

- a) une évaluation de l'efficacité du système de crédits d'émission et de dettes d'émission visé à l'article 7 et de l'opportunité d'en prolonger l'application jusqu'en 2030 et au-delà;
- b) une évaluation du déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions, en prenant en compte les objectifs fixés dans la directive 2009/33/CE, ainsi que les conditions et les paramètres pertinents qui ont une incidence sur la mise sur le marché de ces véhicules utilitaires lourds;
- c) une évaluation de l'efficacité du mécanisme d'incitation pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions prévu à l'article 5 ainsi que du caractère adéquat des différents éléments qui le composent dans l'optique de les ajuster pour la période postérieure à 2025 dans le sens d'une éventuelle différenciation sur la base de l'autonomie sans émission et du sous-groupe de véhicules, combinés à des facteurs de pondération du kilométrage et de la charge utile, avec une date d'application prévoyant un délai de mise en œuvre d'au moins trois ans;

- d) une évaluation du déploiement de l'infrastructure nécessaire de recharge et de ravitaillement en carburant, de la possibilité d'introduire des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les moteurs, en particulier pour les véhicules professionnels, et de la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées conformément au règlement (UE) 2017/2400;
- e) strictement pour les besoins du présent règlement, des considérations relatives aux véhicules utilitaires lourds et aux combinaisons de véhicules tenant compte des critères de poids et de dimension applicables au transport national, par exemple des solutions modulaires et intermodales, tout en évaluant également les éventuels aspects liés à la sécurité et à l'efficacité des transports, les éventuelles répercussions sur le transport intermodal, l'environnement et les infrastructures, les éventuels effets de rebond, ainsi que la situation géographique des États membres;
- f) une évaluation de l'outil de simulation VECTO pour garantir sa mise à jour continue et en temps utile;
- g) une évaluation de la possibilité d'élaborer une méthode spécifique pour inclure la contribution que peut apporter, en termes de réduction des émissions de CO₂, l'utilisation de carburants de synthèse et de carburants alternatifs avancés liquides et gazeux issus de sources renouvelables, y compris les carburants défossilisés, produits à partir de sources d'énergie renouvelables et remplissant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre visés dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾;
- h) une analyse de faisabilité concernant l'introduction d'un mécanisme ouvert, transparent et non discriminatoire de mise en commun entre constructeurs;
- i) une évaluation du niveau de la prime sur les émissions excédentaires de CO₂ pour veiller à ce que celle-ci soit toujours supérieure au coût marginal moyen des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs d'émissions de CO₂ fixés.

3. Le rapport visé au paragraphe 1 est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement.

4. Dans le cadre de l'évaluation réalisée en application de l'article 15, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/631, la Commission étudie la possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou un programme pertinent, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat conformément à l'article 4.1 de l'accord de Paris, en particulier pour soutenir la reconversion, le perfectionnement, ainsi que d'autres types de formation et la réaffectation des travailleurs du secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus pénalisées par la transition. La Commission présente, le cas échéant, une proposition législative à cet effet en 2027 au plus tard.

5. La Commission évalue, au plus tard en 2023, la possibilité d'élaborer une méthode commune au niveau de l'Union pour l'évaluation et la communication harmonisée des informations relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union. Elle transmet cette évaluation et, le cas échéant, les mesures de suivi qu'elle propose, telles que des propositions législatives, au Parlement européen et au Conseil.

Article 16

Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques visé à l'article 44, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

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

Article 17

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et à l'article 14, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 14 août 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et à l'article 14, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 4, deuxième alinéa, et de l'article 14, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections 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 formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 18

Modifications du règlement (CE) n° 595/2009

Le règlement (CE) n° 595/2009 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

«Il s'applique également, aux fins des articles 5 bis, 5 ter et 5 quater, aux véhicules des catégories O₃ et O₄.».

2) Les articles suivants sont insérés:

«Article 5 bis

Exigences spécifiques applicables aux constructeurs en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules neufs des catégories O₃ et O₄ qui sont vendus, immatriculés ou mis en service répondent aux exigences suivantes:

- a) l'influence de ces véhicules sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation d'électricité et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur est déterminée suivant la méthode visée à l'article 5 *quater*, point a);
- b) ces véhicules sont équipés de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la charge utile conformément aux exigences visées à l'article 5 *quater*, point b).

2. Les fabricants veillent à ce que les véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ qui sont vendus, immatriculés ou mis en service soient équipés de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la consommation de carburant et/ou d'énergie, de la charge utile et du kilométrage conformément aux exigences visées à l'article 5 *quater*, point b).

Ils s'assurent également que l'autonomie sans émission et la consommation d'électricité de ces véhicules soient déterminées conformément à la méthode visée à l'article 5 *quater*, point c).

Article 5 ter

Exigences spécifiques applicables aux États membres en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

1. Les autorités nationales, conformément aux mesures d'exécution visées à l'article 5 *quater*, refusent d'accorder la réception communautaire ou la réception nationale pour de nouveaux types de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas aux exigences énoncées dans ces mesures d'exécution.

2. Les autorités nationales, conformément aux mesures d'exécution visées à l'article 5 *quater*, interdisent la vente, l'immatriculation ou la mise en service de véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas aux exigences énoncées dans ces mesures d'exécution.

Article 5 quater

Mesures destinées à déterminer certains aspects de la performance environnementale des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les mesures suivantes:

- a) une méthode d'évaluation de la performance des véhicules de la catégorie O₃ et O₄ en ce qui concerne leur influence sur les émissions de CO₂, la consommation de carburant, la consommation électrique et l'autonomie sans émission des véhicules à moteur;

- b) les exigences techniques applicables à l'installation de dispositifs embarqués pour la surveillance et l'enregistrement de la consommation de carburant et/ou d'énergie et du kilométrage des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, ainsi que pour la détermination et l'enregistrement de la charge utile ou du poids total des véhicules qui répondent aux critères visés à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, point a), b), c) ou d), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil (*), et de leur combinaison avec des véhicules des catégories O₃ et O₄, y compris la transmission de données entre véhicules au sein d'une combinaison, le cas échéant;
- c) une méthode pour déterminer l'autonomie sans émission et la consommation d'électricité des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13 bis.

(*) 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).».

3) L'article suivant est ajouté:

«Article 13 bis

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur institué par le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (*). 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.
3. Lorsque le comité 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.

(*) 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).».

Article 19

Modifications du règlement (UE) 2018/956

Le règlement (UE) 2018/956 est modifié comme suit:

1) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (*), le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil (**), s'appliquent.

(*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(**) 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).».

2) À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. À partir du 1^{er} janvier 2019, les États membres procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, 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 II.

En ce qui concerne l'année 2019, les données communiquées au plus tard le 30 septembre 2020 incluent les données de surveillance du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2020.

Les données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni communiquées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.».

3) À l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf.

À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds communiquent à la Commission chaque année, au plus tard le 30 septembre, les données en question pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située au cours de la période précédente de communication des rapports, allant du 1^{er} juillet au 30 juin, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

En ce qui concerne l'année 2019, les constructeurs communiquent les données pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située dans la période allant du 1^{er} janvier 2019 au 30 juin 2020.

La date de simulation est la date communiquée conformément à la rubrique n° 71 du tableau figurant à l'annexe I, partie B, point 2.».

4) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque année, le 30 avril au plus tard, la Commission publie un rapport annuel comprenant son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour la période précédente de communication des rapports.».

5) À l'annexe II, le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2. Chaque année à partir de 2021, les données relatives aux véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours de la période précédente de communication des rapports qui sont consignées dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 30 avril, à l'exception des rubriques de données mentionnées à l'article 6, paragraphe 1.».

Article 20

Modifications de la directive 96/53/CE

La directive 96/53/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, la définition suivante est insérée après celle de «véhicule à carburant de substitution»:

«— «véhicule à émission nulle»: un véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil (*) ,

(*) 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 du Parlement européen et du Conseil et (UE) 2018/956 et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).».

2) L'article 10 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«Article 10 *ter*

Le poids maximal autorisé des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle est celui indiqué à l'annexe I, points 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 et 2.4.

Les véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle doivent aussi respecter les limites de poids maximal autorisé par essieu indiquées à l'annexe I, point 3.

Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, notamment des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.».

3) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) l'alinéa suivant est ajouté dans la deuxième colonne des points 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 et 2.2.4:

«En cas de combinaison de véhicules incluant des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu dans la présente section est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution ou l'absence d'émissions, dans la limite de 1 tonne et de 2 tonnes, respectivement.»;

b) l'alinéa suivant est ajouté dans la deuxième colonne du point 2.3.1:

«Véhicules à émission nulle: le poids maximal autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2 tonnes.»;

c) l'alinéa suivant est ajouté dans la troisième colonne du point 2.3.2:

«Véhicules à trois essieux à émission nulle: le poids maximum autorisé de 25 tonnes ou 26 tonnes (lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2 tonnes.»;

d) l'alinéa suivant est ajouté dans la troisième colonne du point 2.4:

«Autobus articulés à trois essieux qui sont des véhicules à émission nulle: le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'absence d'émission, dans la limite de 2 tonnes.».

Article 21

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 20 juin 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA

ANNEXE I

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

1. SOUS-GROUPES DE VÉHICULES

Chaque véhicule utilitaire lourd neuf est attribué à un des sous-groupes de véhicules définis dans le tableau 1 conformément aux conditions qui y sont énoncées.

Tableau 1
Sous-groupes de véhicules (sg)

Véhicules utilitaires lourds	Type de cabine	Puissance du moteur	Sous-groupe de véhicules (sg)
Porteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Tous	< 170 kW	4-UD
	Cabine sans couchette	≥ 170 kW	4-RD
	Cabine avec couchette	≥ 170 kW et < 265 kW	
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	4-LH
Porteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	9-RD
	Cabine avec couchette		9-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 4x2 et masse maximale en charge techniquement admissible > 16 tonnes	Cabine sans couchette	Tous	5-RD
	Cabine avec couchette	< 265 kW	
	Cabine avec couchette	≥ 265 kW	5-LH
Tracteurs avec configuration d'essieux 6x2	Cabine sans couchette	Tous	10-RD
	Cabine avec couchette		10-LH

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 conformément au règlement (UE) 2018/956.

Par «cabine sans couchette», on entend un type de cabine qui n'est pas une cabine avec couchette.

Si un véhicule utilitaire lourd neuf ne peut pas être attribué à un sous-groupe de véhicules parce que les informations sur le type de cabine ou la puissance du moteur ne sont pas disponibles, il est attribué au sous-groupe de véhicules LH (longue distance) correspondant à son type de châssis (porteur ou tracteur) et à sa configuration d'essieux (4x2 ou 6x2).

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 dans le tableau 2 du point 2.1, ce véhicule utilitaire lourd neuf est attribué au sous-groupe de véhicules 4-RD.

2. CALCUL DES ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES MOYENNES DE CO₂ D'UN CONSTRUCTEUR2.1. Émissions spécifiques de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd neuf

Les émissions spécifiques de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd neuf v (CO_{2,v}), attribué à un sous-groupe de véhicules sg , sont calculées comme suit:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

où

\sum_{mp} est la somme sur l'ensemble des profils de missions mp énumérés dans le tableau 2;

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

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2;

$CO_{2v,mp}$ correspond aux émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd neuf v déterminées pour un profil de missions mp et communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956.

Les émissions spécifiques de CO₂ d'un véhicule utilitaire lourd à émission nulle sont fixées à 0 g CO₂/km.

Les émissions spécifiques de CO₂ d'un véhicule professionnel sont la moyenne des émissions de CO₂ en g/km communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956.

Tableau 2

Pondérations des profils de missions ($W_{sg,mp}$)

Sous-groupe de véhicules (sg)	Profil de missions ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Sous-groupe de véhicules (sg)	Profil de missions ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(¹) Voir les définitions des profils de mission sous le présent tableau.

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

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 de rapports, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ en g/tkm de tous les véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules *sg* (*avgCO_{2sg}*) sont calculées comme suit:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

où

\sum_v est la somme sur l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur dans le sous-groupe de véhicules *sg*, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a);

CO_{2v} correspond aux émissions spécifiques de CO_2 d'un véhicule utilitaire lourd neuf v déterminées conformément au point 2.1;

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, premier alinéa, point a);

PL_{sg} est la charge utile moyenne des véhicules dans le sous-groupe de véhicules sg , telle que déterminée au point 2.5.

2.3. 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 d'émission nulle et de faibles émissions (ZLEV) visé à l'article 5 est calculé comme suit:

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

où

V est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur qui répondent aux caractéristiques établies à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a);

V_{conv} est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur qui répondent aux caractéristiques établies à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a), et à l'exclusion des véhicules utilitaires lourds à émission nulle et à faibles émissions;

V_{zlev} est la somme de V_{in} et de V_{out} ,

où

$$V_{in} \text{ correspond à } \sum_v (1 + (1 - CO_{2v} / LET_{sg}))$$

\sum_v étant la somme sur l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs à émission nulle et à faibles émissions qui répondent aux caractéristiques établies à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa;

CO_{2v} correspond aux 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} est le seuil de faibles émissions correspondant au sous-groupe de véhicules sg auquel appartient le véhicule v , tel que défini au point 2.3.3;

V_{out} est le nombre total des véhicules utilitaires lourds à émission nulle nouvellement immatriculés visés à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, multiplié par 2, et avec un maximum de 1,5 % de V_{conv} .

2.3.2. Périodes de communication des rapports à partir de 2025

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

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

où

$$x = 0,02$$

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

V_{in} est le nombre total de véhicules utilitaires lourds à émission nulle ou à faibles émissions nouvellement immatriculés qui répondent aux caractéristiques établies à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, chacun étant compté comme $ZLEV_{specific}$ conformément à la formule ci-dessous:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

où

CO_{2v} correspond aux émissions spécifiques de CO_2 en g/km d'un véhicule lourd à émission nulle ou à faibles émissions v déterminées conformément au point 2.1;

LET_{sg} est le seuil de faibles émissions correspondant au sous-groupe de véhicules sg auquel appartient le véhicule v , tel que défini au point 2.3.3;

V_{out} est le nombre total des véhicules utilitaires lourds à émission nulle nouvellement immatriculés visés à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, avec un maximum de 0,035 de V_{total} .

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

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

2.3.3. Seuil de faibles émissions

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

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

où

rCO_{2sg} correspond aux émissions de CO_2 de référence du sous-groupe de véhicules sg , telles que déterminées au point 3;

PL_{sg} est la charge utile moyenne des véhicules dans le sous-groupe de véhicules sg , telle que déterminée au point 2.5.

2.4. Part de véhicules utilitaires lourds neufs d'un constructeur dans un sous-groupe de véhicules

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

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

où

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, premier alinéa, point a);

V est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a).

2.5. Valeurs de charge utile moyenne de tous les véhicules dans un sous-groupe de véhicules

La valeur de charge utile moyenne d'un véhicule dans un sous-groupe de véhicules sg (PL_{sg}) est calculée comme suit:

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

où

\sum_{mp} est la somme sur l'ensemble des profils de missions mp ;

$W_{sg,mp}$ est la pondération des profils de missions spécifiée dans le tableau 2, sous le point 2.1;

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules dans le sous-groupe de véhicules sg pour le profil de missions mp , comme spécifié dans le tableau 3.

Tableau 3
Valeurs de charge utile $PL_{sg, mp}$ (tonnes)

Sous-groupe de véhicules sg	Profil de missions ⁽¹⁾ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

⁽¹⁾ Voir les définitions des profils de missions sous le tableau 2 du point 2.1.

2.6. Facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile

Le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile (MPW_{sg}) d'un sous-groupe de véhicules sg est défini comme le produit du kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 et de la valeur de charge utile par sous-groupe de véhicules spécifiée dans le tableau 3 du point 2.5, normalisé à la valeur correspondante pour le sous-groupe de véhicules 5-LH; il est calculé comme suit:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

où

AM_{sg} est le kilométrage annuel spécifié dans le tableau 4 pour les véhicules dans le sous-groupe de véhicules concerné;

AM_{5-LH} est le kilométrage annuel spécifié pour le sous-groupe de véhicules 5-LH dans le tableau 4;

PL_{sg} est la valeur de charge utile moyenne telle que déterminée au point 2.5;

PL_{5-LH} est la valeur de charge utile moyenne pour le sous-groupe de véhicules 5-LH telle que déterminée au point 2.5

Tableau 4
Kilométrages annuels

Sous-groupe de véhicules sg	Kilométrage annuel AM _{sg} (en km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ eng/tkm d'un constructeur visées à l'article 4

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ en g/tkm (CO₂) sont calculées comme suit:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

où

\sum_{sg} est la somme sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules;

ZLEV est le facteur d'émission nulle et de faibles émissions tel que déterminé au point 2.3;

share_{sg} est la part des véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg telle que déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} est le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile tel que déterminé au point 2.6;

avgCO_{2sg} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ telles que déterminées au point 2.2.

3. ÉMISSIONS DE CO₂ DE RÉFÉRENCE VISÉES À L'ARTICLE 1^{ER}, DEUXIÈME ALINÉA

Les émissions de CO₂ de référence (rCO_{2sg}) sont calculées pour chaque sous-groupe de véhicules sg sur la base de l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs de l'ensemble des constructeurs pour la période de référence, comme suit:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v/PL})_{sg}}{rV_{sg}}$$

où

\sum_v est la somme sur l'ensemble des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés au cours de la période de référence dans le sous-groupe de véhicules sg, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 1^{er}, deuxième alinéa;

CO_{2v} correspond aux émissions spécifiques de CO_2 du véhicule utilitaire lourd neuf v telles que déterminées conformément au point 2.1, ajustées le cas échéant conformément à l'annexe II;

rV_{sg} est le nombre total des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés au cours de la période de référence dans le sous-groupe de véhicules sg , à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 1^{er}, deuxième alinéa;

PL_{sg} est la charge utile moyenne des véhicules dans le sous-groupe de véhicules sg , telle que déterminée au point 2.5.

4. OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO_2 D'UN CONSTRUCTEUR VISÉ À L'ARTICLE 6

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports, à partir du 1^{er} juillet 2025, l'objectif d'émissions spécifiques de CO_2 T est calculé comme suit:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

où

\sum_{sg} est la somme sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules;

$share_{sg}$ est la part des véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg telle que déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} est le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile tel que déterminé au point 2.6;

rf est l'objectif de réduction des émissions de CO_2 (en %) applicable pendant cette période spécifique de communication des rapports;

rCO_{2sg} correspond aux émissions de CO_2 de référence telles que déterminées au point 3.

5. CRÉDITS D'ÉMISSION ET DETTES D'ÉMISSION VISÉS À L'ARTICLE 7

5.1. Trajectoire de réduction des émissions de CO_2 pour les crédits d'émission

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports des années Y de 2019 à 2030, une trajectoire de réduction des émissions de CO_2 (ET_Y) est définie comme suit:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R - ET_Y \times rCO_{2sg}$$

où

\sum_{sg} est la somme sur l'ensemble des sous-groupes de véhicules;

$share_{sg}$ est la part des véhicules utilitaires lourds neufs dans le sous-groupe de véhicules sg telle que déterminée au point 2.4;

MPW_{sg} est le facteur de pondération du kilométrage et de la charge utile tel que déterminé au point 2.6;

rCO_{2sg} correspond aux émissions de CO₂ de référence telles que déterminées au point 3;

$R-ET_Y$ est défini comme suit:

pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2019 à 2025:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

et, pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2026 à 2030:

$$R - ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} et rf_{2030} sont les objectifs de réduction des émissions de CO₂ (en %) applicables pour les périodes de communication des rapports des années 2025 et 2030, respectivement.

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

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports des années Y de 2019 à 2029, les crédits d'émission (cCO_{2Y}) et les dettes d'émission (dCO_{2Y}) sont calculés comme suit:

Si $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ and}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Si $CO_{2Y} > T_Y$ pour les années 2025 à 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ and}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Dans tous les autres cas, dCO_{2Y} et cCO_{2Y} sont fixés à 0.

où

ET_Y est la trajectoire de réduction d'émissions de CO₂ du constructeur au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, déterminée conformément au point 5.1;

CO_{2Y} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 2.7;

T_Y est l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année Y, déterminées conformément au point 4;

V_Y est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur au cours de la période de communication des rapports de l'année Y, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a).

5.3. Limite de dette d'émission

Pour chaque constructeur, la limite de dette d'émission ($limCO_2$) est définie comme suit:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

où

T_{2025} est l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025, déterminé conformément au point 4;

V_{2025} est le nombre de véhicules utilitaires lourds neufs du constructeur pour la période de communication des rapports de l'année 2025, à l'exclusion des véhicules professionnels, conformément à l'article 4, premier alinéa, point a).

5.4. Crédits d'émission acquis avant l'année 2025

Les dettes d'émission acquises pour la période de communication des rapports de l'année 2025 sont diminuées d'un montant ($redCO_2$) correspondant aux crédits d'émission acquis avant cette période de communication des rapports, qui est déterminé pour chaque constructeur comme suit:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

où

\min est le minimum des deux valeurs indiquées entre les parenthèses;

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

dCO_{2025} correspond aux dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année 2025, telles que déterminées conformément au point 5.2;

cCO_{2Y} correspond aux crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, tels que déterminés conformément au point 5.2.

6. ÉMISSIONS EXCÉDENTAIRES DE CO₂ D'UN CONSTRUCTEUR VISÉES À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2

Pour chaque constructeur et chaque période de communication des rapports à partir de l'année 2025, la valeur des émissions excédentaires de CO₂ ($exeCO_{2Y}$) est calculée comme suit, si la valeur est positive:

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

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y de 2026 à 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{l=2025}^Y (dCO_{2l} - cCO_{2l}) - \sum_{j=2025}^{Y-1} exeCO_{2j} - redCO_2 - limCO_2$$

Pour la période de communication des rapports de l'année 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Pour les périodes de communication des rapports des années Y à partir de 2030

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

où

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$ est la somme sur les périodes de communication des rapports des années Y de 2019 à 2025;
- $\sum_{I=2025}^Y$ est la somme sur les périodes de communication des rapports des années I de 2025 à l'année Y;
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$ est la somme sur les périodes de communication des rapports des années J de 2025 à l'année (Y-1);
- $\sum_{J=2025}^{2028}$ est la somme sur les périodes de communication des rapports des années J de 2025 à 2028;
- $\sum_{I=2025}^{2029}$ est la somme sur les périodes de communication des rapports des années I de 2025 à 2029;
- $dCO2_Y$ correspond aux dettes d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, telles que déterminées conformément au point 5.2.
- $cCO2_Y$ correspond aux crédits d'émission pour la période de communication des rapports de l'année Y, tels que déterminés conformément au point 5.2;
- $limCO2$ est la limite de dette d'émission telle que déterminée conformément au point 5.3;
- $redCO2$ est la réduction des dettes d'émission de la période de communication des rapports de l'année 2025, telle que déterminée conformément au point 5.4.

Dans tous les autres cas, la valeur des émissions excédentaires de CO_2 $exeCO2_Y$ est fixée à 0.

ANNEXE II

Procédures d'ajustement

1. FACTEURS D'AJUSTEMENT DE LA CHARGE UTILE VISÉS À L'ARTICLE 14, PARAGRAPHE 1, POINT C)

Sous réserve de l'article 11, paragraphe 2, point a), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, les pondérations des profils de missions et les valeurs de charge utile applicables au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les modifications visées à l'article 14, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les véhicules utilitaires lourds neufs sont utilisées et les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visé dans le tableau 2 au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées comme suit:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

où

sg est le sous-groupe de véhicules auquel le véhicule *v* appartient;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ correspond aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance pour la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$PL(RP)_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile, qui a été attribuée au véhicule *v* dans le sous-groupe de véhicules *sg* sur le profil de missions *mp* pour la période de référence, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I, aux fins d'établir les données de surveillance pour la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ est la valeur de charge utile attribuée aux véhicules dans le sous-groupe de véhicules *sg* sur le profil de missions *mp* pour la période de communication des rapports à partir de laquelle les modifications visées à l'article 14, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les véhicules utilitaires lourds neufs, conformément au tableau 3 du point 2.5 de l'annexe I;

$PL_{a,sg,mp}$ est le facteur d'ajustement de la charge utile défini dans le tableau 5.

Tableau 5

Facteurs d'ajustement de la charge utile $PL_{a,sg,mp}$

$PL_{a,sg,mp}$ (en l/tonnes)		Profil de missions <i>mp</i> ⁽¹⁾				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Sous-groupes de véhicules (<i>sg</i>)	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

⁽¹⁾ Voir les définitions des profils de missions au point 2.1 de l'annexe 1.

2. FACTEURS D'AJUSTEMENT VISÉS À L'ARTICLE 11, PARAGRAPHE 2, POINT B)

Sous réserve de l'article 11, paragraphe 2, point b), aux fins du calcul des émissions de CO₂ de référence visées à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, les pondérations des profils de missions et les valeurs de charge utile applicables au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les modifications visées à l'article 14, paragraphe 1, point c), prennent effet pour tous les véhicules utilitaires lourds neufs sont utilisées et les émissions de CO₂ en g/km d'un véhicule utilitaire lourd *v* déterminées pour un profil de missions *mp* visées au point 2.1 de l'annexe I sont ajustées comme suit:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

où

\sum_r est la somme sur l'ensemble des véhicules représentatifs *r* du sous-groupe de véhicules *sg*;

sg est le sous-groupe de véhicules auquel le véhicule *v* appartient;

$s_{r,sg}$ est la pondération statistique du véhicule représentatif *r* dans le sous-groupe de véhicules *sg*;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ correspond aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule *v* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* et basées sur les données de surveillance de la période de référence communiquées conformément au règlement (UE) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ correspond aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule représentatif *r* en g/km, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, au cours de la période de référence pendant laquelle la valeur de $CO_2(RP)_{v,mp}$ a été déterminée;

$CO_{2r,mp}$ correspond aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule représentatif *r*, telles que déterminées sur le profil de missions *mp* conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d'exécution, au cours de la période de communication des rapports pendant laquelle les modifications visées à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement prennent effet pour tous les véhicules utilitaires lourds neufs.

Le véhicule représentatif *r* est défini conformément à la méthodologie visée à l'article 14, paragraphe 3, du présent règlement.