

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

► **B** **RÈGLEMENT (UE) 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

(refonte)

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

(JO L 111 du 25.4.2019, p. 13)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement Délégué (Ue) 2020/22 de la Commission du 31 octobre 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Règlement délégué (UE) 2020/1590 de la Commission du 19 août 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Règlement délégué (UE) 2020/2173 de la Commission du 16 octobre 2020	L 433	1	22.12.2020
► <u>M4</u>	Règlement délégué (UE) 2021/1961 de la Commission du 5 août 2021	L 400	14	12.11.2021
► <u>M5</u>	Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023	L 110	5	25.4.2023
► <u>M6</u>	Règlement délégué (UE) 2023/1634 de la Commission du 5 juin 2023	L 203	1	16.8.2023
► <u>M7</u>	Règlement délégué (UE) 2023/2502 de la Commission du 7 septembre 2023	L 2502	1	13.11.2023



**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**

(refonte)

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

Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel qu'il est énoncé dans le règlement (UE) 2018/842, et des objectifs de l'accord de Paris, et afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.

2. À partir du 1^{er} janvier 2020, le présent règlement fixe un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 95 g de CO₂/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union et un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 147 g de CO₂/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, mesurés, jusqu'au 31 décembre 2020, conformément au règlement (CE) n° 692/2008 et aux règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 et, à partir du 1^{er} janvier 2021, conformément au règlement (UE) 2017/1151.

3. Le présent règlement sera complété, jusqu'au 31 décembre 2024, par des mesures additionnelles visant à réaliser une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visée dans la communication de la Commission du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers».

4. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:

- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1;
- b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.1.

5. À partir du 1^{er} janvier 2030, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:

- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de ►**M5** 55 % ◀ des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.2;

▼ B

- b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de ►**M5** 50 % ◀ des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.

▼ M5

5 bis. À partir du 1^{er} janvier 2035, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:

- a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 100 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.3;
- b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 100 % de l'objectif de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.3.

6. Du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2029, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 25 % du parc de voitures particulières neuves et égale à 17 % du parc de véhicules utilitaires légers neufs s'applique conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.

▼ B*Article 2***Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur suivants:

- a) véhicules de catégorie M₁, tels qu'ils sont définis à ►**M5** l'article 4, paragraphe 1, point a) i), du règlement (UE) 2018/858 ◀ (ci-après dénommés «voitures particulières»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «voitures particulières neuves»);

▼ M5

- b) véhicules de catégorie N₁, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858, relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»). Les véhicules à émission nulle de catégorie N ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou à 2 840 kg, selon le cas, sont comptabilisés, à partir du 1^{er} janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (CE) n° 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.

▼ B

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

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à ►**M5** l'annexe I, partie A, point 5, du règlement (UE) 2018/858 ◀.

4. L'article 4, l'article 7, paragraphe 4, points b) et c), l'article 8 et l'article 9, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée, à moins que ce constructeur ne demande et n'obtienne une dérogation conformément à l'article 10.

*Article 3***Définitions****▼ M5**

1. Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 s'appliquent. Aux fins du présent règlement, on entend également par:

▼ B

a) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves ou de tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'il produit;

▼ M5

▼ B

h) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions de CO₂ d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses règlements d'exécution et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule. Pour les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers non réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO₂ mesurées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment selon la méthode prévue dans le règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'au 31 décembre 2020 et, à partir du 1^{er} janvier 2021, dans le règlement (UE) 2017/1151, ou selon les méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO₂ de ces véhicules;

▼ M5

▼ B

j) «objectif d'émissions spécifiques»: l'objectif annuel d'un constructeur déterminé conformément à l'annexe I ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;

▼B

- k) «objectif à l'échelle du parc de l'Union»: les émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs à atteindre au cours d'une période donnée;
- l) «masse d'essai» ou «TM»: la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée dans le certificat de conformité et telle qu'elle est définie à l'annexe XXI, point 3.2.25, du règlement (UE) 2017/1151;
- m) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions»: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement allant de zéro à 50 g de CO₂/km, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.

▼M5**▼B**

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés» un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:
- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
 - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou
 - ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise, ou
 - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
 - b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs visés au point a);
 - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs visés au point a);
 - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées au point a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs visés au point a);
 - e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs visés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

*Article 4***Objectifs d'émissions spécifiques**

1. Le constructeur veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques suivants:
- a) pour l'année civile 2020, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 et 2, dans le cas des voitures particulières, ou à l'annexe I, partie B, points 1 et 2, dans le cas des véhicules utilitaires légers ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation;

▼B

- b) pour chaque année civile de 2021 à 2024, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, points 3 et 4, selon le cas ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation et à l'annexe I, partie A ou B, point 5;
- c) pour chaque année civile à partir de 2025, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, point 6.3, ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation.

▼M5

Aux fins du premier alinéa, point c), lorsque l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A ou B, point 6.3, est négatif, l'objectif d'émissions spécifiques est de 0 g/km.

▼B

2. Dans le cas des véhicules utilitaires légers, lorsque les données relatives aux émissions de CO₂ spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO₂.

3. Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 95 % en 2020,
- 100 % à partir de 2021.

*Article 5***Bonifications**

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g de CO₂/km compte pour:

- 2 voitures particulières en 2020,
- 1,67 voiture particulière en 2021,
- 1,33 voiture particulière en 2022,
- 1 voiture particulière à partir de 2023,

pour l'année au cours de laquelle elle est immatriculée dans la période comprise entre 2020 et 2022, avec un plafond de 7,5 g de CO₂/km par constructeur au cours de cette période, calculé conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153.

*Article 6***Groupement**

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 10, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.

▼B

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

- a) la liste des constructeurs participant au groupement;
- b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8;
- c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b);
- d) la catégorie des véhicules immatriculés comme M_1 ou N_1 pour laquelle le groupement s'applique.

3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, la Commission le notifie aux constructeurs.

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.

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

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO_2 ;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques;
- c) le nombre total de véhicules immatriculés.

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

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

▼B

8. La Commission peut spécifier, par voie d'actes d'exécution, les conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement conclu conformément au paragraphe 5 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

*Article 7***Surveillance et communication des émissions moyennes**

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions des parties A des annexes II et III du présent règlement. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

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

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

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, au plus tard le 30 juin de chaque année, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO₂.

Le registre est mis à la disposition du public.

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

▼B

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

6. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission.

Les autorités compétentes désignées veillent à l'exactitude et à l'exhaustivité des données transmises à la Commission et prévoient un point de contact qui devra être disponible pour répondre rapidement aux demandes de la Commission visant à rectifier des erreurs ou omissions dans les ensembles de données transmis.

▼M5

6 *bis*. Lorsque la Commission constate que les données provisoires présentées par les États membres conformément au paragraphe 2, ou les données notifiées par les constructeurs conformément au paragraphe 5, sont fondées sur des données inexactes dans la documentation de réception par type ou dans les certificats de conformité, elle en informe l'autorité chargée de la réception par type ou, le cas échéant, le constructeur et demande à l'autorité chargée de la réception par type ou, le cas échéant, au constructeur de délivrer une déclaration de correction précisant les données corrigées. La déclaration de correction est transmise à la Commission, et les données corrigées sont utilisées pour modifier les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

▼B

7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre des paragraphes 1 à 6 du présent article, et à l'application des annexes II et III. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 en vue de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés aux annexes II et III.

9. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts qui, à la suite de vérifications effectuées conformément à l'article 13, sont constatés dans les émissions de CO₂ des véhicules en service par rapport aux émissions spécifiques de CO₂ indiquées sur les certificats de conformité.

La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur.

La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte 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.

▼M5

▼ **M5***Article 7 bis***Émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie**

1. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission publie un rapport établissant une méthode commune pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union. La Commission soumet ce rapport au Parlement européen et au Conseil.
2. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant une méthode commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.
3. À partir du 1^{er} juin 2026, les constructeurs peuvent, sur une base volontaire, soumettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs en utilisant la méthode visée au paragraphe 2.

▼ **B***Article 8***Prime sur les émissions excédentaires**

1. Pour chaque année civile, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.
2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

(émissions excédentaires × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Aux fins du présent article, on entend par:

- «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, et
- «nombre de véhicules nouvellement immatriculés»: le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3.

3. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires imposées au titre du 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.

▼B

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

*Article 9***Publication des performances des constructeurs**

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année, la Commission publie, par voie d'actes d'exécution, une liste indiquant:

- a) pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
- b) pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
- d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;
- e) la masse moyenne en ordre de marche de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente jusqu'au 31 décembre 2020;
- f) la masse d'essai moyenne de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente.

2. La liste publiée conformément au paragraphe 1 du présent article indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

3. La liste visée au paragraphe 1 du présent article indique également, pour la publication au 31 octobre 2022 au plus tard:

- a) les objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 et 2030 visés respectivement à l'article 1^{er}, paragraphes 4 et 5, calculés par la Commission conformément aux points 6.1.1 et 6.1.2 des parties A et B de l'annexe I;
- b) les valeurs pour a_{2021} , a_{2025} et a_{2030} calculées par la Commission conformément au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I.

*Article 10***Dérogations en faveur de certains constructeurs**

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:

▼B

- a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou
- b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou
- c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. ► **M5** Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée en ce qui concerne les objectifs d'émissions spécifiques applicables jusqu'à l'année civile 2035 comprise. ◀ La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) le nom du constructeur et de la personne qui le représente;
- b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
- c) les informations relatives aux voitures particulières ou véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse d'essai et leurs émissions spécifiques de CO₂; et
- d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.

La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.

▼M5

4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 et 6.3, peut être présentée pour les années allant jusqu'à l'année civile 2028 comprise par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

▼B

Une telle demande peut être présentée par le constructeur pour lui-même, ou pour lui-même et une de ses entreprises liées. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;

▼B

- b) en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, points 1 à 4, un objectif qui correspond à une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 45 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ces entreprises en 2007;
- c) en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, point 6.3, du présent règlement, un objectif applicable pour les années civiles 2025-2028 qui correspond à la réduction prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point a), du présent règlement, de l'objectif calculé conformément au point b) du présent paragraphe, compte tenu des émissions de CO₂ mesurées en application du règlement (UE) 2017/1151.

Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies disponibles de réduction des émissions de CO₂ mises en œuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b) du deuxième alinéa.

La Commission octroie une dérogation au constructeur lorsqu'il est démontré que les critères relatifs à la dérogation visés au présent paragraphe sont remplis.

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

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

7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 8.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 établissant des règles complétant les paragraphes 1 à 7 du présent article, en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes, et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier la partie A de l'annexe I aux fins de fixer les formules de calcul pour objectifs après dérogation visés au paragraphe 4, deuxième alinéa, point c), du présent article.

▼B

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6, toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

*Article 11***Éco-innovations****▼M5**

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est examinée.

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur peut atteindre un maximum de:

- 7 g de CO₂/km jusqu'à 2024;
- 6 g de CO₂/km de 2025 jusqu'à 2029;
- 4 g de CO₂/km de 2030 jusqu'à 2034 inclus.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant à la baisse les valeurs des plafonds visés au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ces plafonds représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO₂ des constructeurs.

▼B

2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés 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. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
- b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
- c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé;

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

▼B

- d) les technologies innovantes ne doivent pas:
- i) être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures complémentaires additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, ou
 - ii) revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions du droit de l'Union.

Avec effet au 1^{er} janvier 2025, le critère visé au premier alinéa, point d) i), ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation.

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

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

*Article 12***Émissions de CO₂ et consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles**

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n^o 715/2007.

En outre, la Commission recueille régulièrement des données sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au moyen de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués, en commençant par les voitures particulières et les véhicules utilitaires neufs immatriculés en 2021.

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

2. Aux fins indiquées au paragraphe 1, à partir du 1^{er} janvier 2021, la Commission veille à ce que les paramètres ci-après concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers soient mis, à intervalles réguliers, à la disposition de la Commission par les constructeurs ou les autorités nationales ou par un transfert direct des données des véhicules, suivant le cas:

- a) numéro d'identification du véhicule;
- b) carburant et/ou énergie électrique consommés;
- c) distance totale parcourue;

▼B

- d) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite;
- e) autres paramètres nécessaires pour que les obligations énoncées au paragraphe 1 puissent être satisfaites.

La Commission traite les données reçues au titre du premier alinéa pour créer des ensembles 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.

▼M5

3. Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1^{er} juin 2023, évalue la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie en condition d'utilisation réelles recueillies conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission ⁽¹⁾ peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) n^o 715/2007 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 à partir de 2021 et en rend compte chaque année et, dès que des données suffisantes sont disponibles, et au plus tard le 31 décembre 2026, elle publie un rapport établissant une méthode pour la mise en place d'un mécanisme pour adapter les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur à partir de 2030 en utilisant les données en conditions d'utilisation réelles recueillies conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392, et évaluant la faisabilité d'un tel mécanisme.

La Commission soumet ce rapport au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, s'il y a lieu, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives pour mettre en place un tel mécanisme.

▼B

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 en service**

1. Les constructeurs veillent à ce que les valeurs d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n^o 1014/2010, (UE) n^o 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission (JO L 77 du 5.3.2021, p. 8).

▼B

2. Après l'entrée en vigueur des procédures visées au paragraphe 4, premier alinéa, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient, pour les familles de véhicules dont elles ont la charge aux fins de la réception par type, et 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 certificats de conformité correspondent aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, compte tenu, entre autres, des données disponibles des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.

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 effectués aux fins de la réception par type, 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 d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant ou la présence d'éventuelles stratégies améliorant artificiellement les performances d'un véhicule sont constatés 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, assure la correction des certificats de conformité. ►**M5** Lorsque les données figurant dans la documentation de réception par type ne peuvent pas être corrigées en vertu du règlement (UE) 2018/858, l'autorité chargée de la réception par type délivre une déclaration de correction avec les données corrigées et transmet cette déclaration à la Commission et aux parties concernées. ◀

4. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les procédures d'exécution des vérifications 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 du présent paragraphe, à adopter un acte délégué conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les principes directeurs et critères de définition des procédures visées au premier alinéa du présent paragraphe.

*Article 14***Ajustement des valeurs de M₀ et TM₀**

1. Les valeurs de M₀ et TM₀ visées dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées comme suit:

- a) au plus tard le 31 octobre 2020, la valeur de M₀ figurant au point 4 de la partie A de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2017, 2018 et 2019. Cette nouvelle valeur de M₀ est applicable du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2024;

▼B

- b) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur de M_0 figurant au point 4 de la partie B de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2019, 2020 et 2021. Cette nouvelle valeur de M_0 est applicable en 2024;
- c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de TM_0 pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021;
- d) au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, la valeur de TM_0 figurant au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I sont ajustées à la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs de TM_0 sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.

▼M5

- 2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier l'annexe I comme le prévoit le paragraphe 1 du présent article.

*Article 14 bis***Rapport d'étape**

- 1. Au plus tard le 31 décembre 2025, et tous les deux ans par la suite, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les progrès accomplis vers une mobilité routière à émission nulle. Le rapport examine et évalue en particulier la nécessité d'éventuelles mesures supplémentaires pour faciliter une transition juste, y compris par des moyens financiers.
- 2. Dans le rapport, la Commission examine tous les facteurs qui permettent d'avancer, avec un bon rapport coût-efficacité, sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050, incluant:
 - a) les progrès réalisés dans le déploiement de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires légers, ainsi que les mesures prises au niveau de l'Union, des États membres et à l'échelle locale pour faciliter la transition des États membres vers des véhicules utilitaires légers à émission nulle;
 - b) les progrès réalisés dans l'efficacité énergétique et l'accessibilité des véhicules à émission nulle et à faibles émissions;
 - c) les incidences sur les consommateurs, en particulier sur les ménages à revenus faibles ou moyens, y compris sur les prix de l'électricité;
 - d) une analyse du marché des véhicules d'occasion;

▼ M5

- e) la contribution potentielle à la réduction de CO₂ des mesures supplémentaires destinées à réduire l'âge moyen et donc les émissions du parc des véhicules utilitaires légers, telles que des mesures de soutien à l'élimination des véhicules les plus anciens d'une manière juste sur le plan social et rationnelle sur le plan environnemental;

- f) les incidences sur l'emploi dans le secteur automobile, en particulier dans les micro, petites et moyennes entreprises (PME), et l'efficacité des mesures visant à soutenir la reconversion et le perfectionnement professionnels de la main-d'œuvre;

- g) l'efficacité des mesures financières existantes et la nécessité de nouvelles mesures, y compris des mesures financières adéquates, au niveau de l'Union, des États membres ou à l'échelle locale afin d'assurer une transition juste et d'atténuer les éventuelles incidences socio-économiques négatives, en particulier dans les régions et les communautés les plus touchées;

- h) les progrès réalisés dans le dialogue social ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité routière à émission nulle;

- i) les progrès réalisés dans le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement publiques et privées, y compris les progrès réalisés au titre du règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil et de la refonte de la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;

- j) la contribution potentielle des technologies innovantes et des carburants alternatifs durables, y compris des carburants de synthèse, pour parvenir à une mobilité neutre pour le climat;

- k) les émissions tout au long du cycle de vie des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs mis sur le marché de l'Union, établies conformément à l'article 7 *bis*;

- l) l'incidence du présent règlement sur la réalisation des objectifs des États membres au titre du règlement (UE) 2018/842 et de la refonte de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

⁽²⁾ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

▼M5

3. À la date de remise du premier rapport d'étape visé au paragraphe 1, la Commission, en coopération avec les États membres et toutes les parties prenantes concernées, soumet également un rapport au Parlement européen et au Conseil qui comporte une analyse visant à recenser les éventuels déficits de financement pour assurer une transition juste dans la chaîne d'approvisionnement automobile, une attention particulière étant accordée aux PME et aux régions les plus touchées par la transition. Ce rapport est, s'il y a lieu, accompagné de propositions de mesures financières adéquates pour répondre aux besoins recensés.

▼B*Article 15***Évaluation et rapport****▼M5**

1. La Commission évalue, en 2026, l'efficacité et l'impact du présent règlement, en s'appuyant sur les rapports bisannuels, et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation. La Commission évalue en particulier les progrès accomplis au titre du présent règlement en vue d'atteindre les objectifs de réduction énoncés à l'article 1^{er}, paragraphe 5 *bis*, en tenant compte des évolutions technologiques, y compris en ce qui concerne les technologies hybrides rechargeables, et de l'importance d'une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité à émission nulle. Sur la base de cette évaluation, la Commission évalue la nécessité de réexaminer les objectifs fixés à l'article 1^{er}, paragraphe 5 *bis*. La Commission évalue également les incidences de la fixation de seuils minimaux d'efficacité énergétique pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs à émission nulle mis sur le marché de l'Union.

Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition de modification du présent règlement.

6. Le 31 décembre 2024 au plus tard, la Commission réexamine la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant et d'énergie, les émissions de CO₂ et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, y compris en conditions réelles, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Le réexamen est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

▼B

7. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ visée dans les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 692/2008 ainsi que, le cas échéant, dans le règlement (UE) 2017/1151. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement.

▼B

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en adaptant les formules énoncées à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du paragraphe 7 du présent article, tout en veillant à ce que les exigences en matière de réduction applicables dans le cadre des anciennes et des nouvelles procédures d'essai aux constructeurs et aux véhicules d'utilité différente soient d'une rigueur comparable.

▼M5

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier les formules figurant à l'annexe I, partie B, lorsque ces modifications sont nécessaires pour tenir compte de la procédure applicable aux véhicules multiétapes de catégorie N1 définie à l'annexe III, partie A.

▼B*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 ⁽¹⁾. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

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

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 ►**M5** à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9 ◀, est conféré à la Commission pour une période de six ans à compter du 15 mai 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de six 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.

⁽¹⁾ 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).

▼B

3. La délégation de pouvoir visée ►**M5** à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9 ◀, 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 ►**M5** à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 7 *bis*, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphes 8 et 9 ◀, 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 18***Abrogation**

Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 sont abrogés avec effet au 1^{er} janvier 2020.

Les références aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de corrélation figurant à l'annexe V.

*Article 19***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2020.

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

▼B

ANNEXE I

PARTIE A

OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M = la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1\,379,88$$

$$a = 0,0333$$

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂, déterminées conformément au point 1, de chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question dont il est le constructeur.
3. L'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur en 2021 est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

WLTP_{CO₂} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

NEDC_{CO₂} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

NEDC_{2020target} est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2.

▼M3

- 3 bis. Dans le cas d'un constructeur dont la valeur WLTP_{CO₂} ou NEDC_{CO₂} est égale à zéro, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est NEDC_{2020target} tel que défini au point 3.
- 3 ter. Dans le cas d'un constructeur qui met des voitures particulières sur le marché de l'Union pour la première fois au cours de l'une des années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés pour chacun des constructeurs conformément au point 3, pondérée en fonction du nombre de voitures particulières neuves de ces constructeurs immatriculées dans l'Union en 2020.

▼ M3

3 *quater*. Nonobstant le point 3 *ter*, lorsque, au cours de l'une des années civiles 2021 à 2024, un constructeur met des voitures particulières sur le marché de l'Union pour la première fois, mais que ce constructeur est né de la fusion de deux ou plusieurs constructeurs dont au moins un est à l'origine des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 pour le nouveau constructeur est l'un des suivants:

- a) si au moins deux des constructeurs ayant fusionné étaient à l'origine des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés pour chacun de ces constructeurs conformément au point 3, pondérée en fonction du nombre de voitures particulières neuves de ces constructeurs immatriculées dans l'Union en 2020.
- b) si un seul des constructeurs ayant fusionné était à l'origine des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est tel que déterminé conformément au point 3 pour ce constructeur.

▼ M6

3 *quinquies*. Dans le cas d'un groupement formé conformément à l'article 6, l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP est déterminé sur la base des valeurs $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ et $NEDC_{2020target}$ calculées pour ce groupement dans son ensemble.

Dans le cas d'un groupement nouvellement formé au cours des années 2021 à 2024 ou d'une modification de la composition d'un groupement qui existait en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP est calculé sur la base des valeurs $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ et $NEDC_{2020target}$ pour le nouveau groupement dans son ensemble.

▼ B

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = WLTP_{\text{référence target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

où:

$WLTP_{\text{référence target}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP pour 2021, calculé conformément au point 3;

a est égal à 0,0333;

M_o est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

▼ M4

M_0 est égale à 1 379,88 en 2021 et à 1 398,50 en 2022, 2023 et 2024;

▼ B

M_{o2020} est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves immatriculées du constructeur en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ est égale à 1 379,88.

▼ **M3**

5. Objectifs après dérogation au titre de l'article 10, paragraphe 3 ou 4

- a) Dans le cas d'un constructeur ayant obtenu une dérogation à son objectif d'émissions spécifiques basé sur la procédure NEDC pour l'année civile 2021 au titre de l'article 10, paragraphe 3, ou une dérogation à ses objectifs d'émissions spécifiques pour les années civiles 2021 à 2024, au titre de l'article 10, paragraphe 4, l'objectif après dérogation basé sur la procédure WLTP pour ces années est calculé comme suit:

$$\text{objectif après dérogation} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond à $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond à $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$ est l'objectif après dérogation accordée par la Commission au titre de l'article 10, paragraphe 3 ou 4, selon le cas.

- b) Nonobstant le point a), lorsqu'un constructeur a obtenu, au titre de l'article 10, paragraphe 4, une dérogation à ses objectifs d'émissions spécifiques pour l'une des années civiles 2021 à 2024 mais qu'il n'est pas à l'origine des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union avant 2021, l'objectif après dérogation pour ces années est calculé conformément à la formule figurant au point a), pour laquelle les définitions suivantes s'appliquent:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ est la valeur moyenne de $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, tel que défini au point 3, de chaque constructeur, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2020;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ est la valeur moyenne de $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, tel que défini au point 3, de chaque constructeur, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2020;

$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$ est l'objectif après dérogation calculé conformément à l'article 10, paragraphe 4, en liaison avec l'article 6, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 63/2011.

▼ **M6**

- c) Dans le cas d'un constructeur qui s'est vu octroyer une dérogation conformément à l'article 10, paragraphe 4, pour l'une des années civiles de 2025 à 2028, l'objectif d'émissions spécifiques (objectif après dérogation₂₀₂₅₋₂₀₂₈) est calculé comme suit:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}} \cdot \text{objectif}_{2021} \cdot (1 - \text{facteur de réduction}_{2025})$$

Dans le cas d'un constructeur qui n'est pas à l'origine des voitures particulières neuves immatriculées en 2020 ou pour lequel les valeurs $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ ou $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ telles qu'elles sont définies au point 3 sont nulles, l'objectif d'émissions spécifiques (objectif après dérogation₂₀₂₅₋₂₀₂₈) est calculé comme suit:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{objectif}_{2021} \cdot (1 - \text{facteur de réduction}_{2025})$$

▼ **M6**

où:

$WLTP_{CO_2,measured}$	est la valeur moyenne de $WLTP_{CO_2,measured}$, tel que défini au point 6.0, de chaque constructeur auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2020;
$WLTP_{CO_2}$	est la valeur moyenne de $WLTP_{CO_2}$, tel que défini au point 3, de chaque constructeur auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2020;
$NEDC_{CO_2}$	est la valeur moyenne de $NEDC_{CO_2}$, tel que défini au point 3, de chaque constructeur auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2020;
$WLTP_{CO_2,ind}$	est égal à $WLTP_{CO_2}$ tel que défini au point 3;
$NEDC_{CO_2,ind}$	est égal à $NEDC_{CO_2}$ tel que défini au point 3;
facteur de réduction ₂₀₂₅	est égal à la réduction spécifiée à l'article 1 ^{er} , paragraphe 4, point a);
objectif ₂₀₂₁	est une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO ₂ en 2007 de ce constructeur.

▼ **B**

6. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur sont calculés comme suit:
- 6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁

L'objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2021, des valeurs de référence₂₀₂₁ déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence₂₀₂₁ («reference-value₂₀₂₁») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$\text{reference - value}_{2021} = WLTP_{CO_2,measured} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020,Fleet Target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

où:

$WLTP_{CO_2,measured}$	est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO ₂ mesurées combinées de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 <i>bis</i> du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;
$NEDC_{2020,Fleet Target}$	est égal à 95 g/km;
$NEDC_{CO_2}$	est tel que défini au point 3;
$M_{\theta 2021}$	est la masse moyenne en ordre de marche des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);
$M_{0,2021}$	est la masse moyenne en ordre de marche exprimée en kilogrammes (kg) de toutes les voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs auxquels un objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément au point 4;
a	est tel que défini au point 4;

▼ B

6.1. ► **M5** Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2025 ◀

6.1.1. Objectif à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 à 2029

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₂₅)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₂₅ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point a)

6.1.2. ► **M5** Objectif à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à 2034 ◀

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₀ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point a)

▼ M5

6.1.3. Objectif à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₅)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₅ est tel que défini à l'article 1^{er}, paragraphe 5 bis, point a).

▼ B

6.2. ► **M5** Objectifs d'émissions spécifiques de référence ◀

6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

a₂₀₂₅ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

où:

a₂₀₂₁ est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable indépendante) et aux émissions spécifiques de CO₂ (variable dépendante) de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2021;

▼ B

Average emissions₂₀₂₁ est la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes (kg), de l'ensemble des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année civile concernée;

▼ M7

TM₀ est égale à 1 609,6 kg pour 2025, et à la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), pour les autres années civiles.

▼ M5

6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2025 à 2029:

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO de référence déterminé conformément au point 6.2.1;

facteur ZLEV est égal à $(1 + y - x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme ZLEV_{spécifique} conformément à la formule ci-après, divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = 1 - \left(\frac{\text{émissions spécifiques de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pour les voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres où la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc est inférieure à 60 % de la moyenne de l'Union en 2017, et où moins de 1 000 véhicules neufs à émission nulle ou à faibles émissions ont été immatriculés en 2017 ⁽¹⁾, ZLEV_{spécifique} est calculé, jusqu'en 2029 compris, conformément à la formule suivante:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = \left(1 - \left(\frac{\text{émissions spécifiques de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

⁽¹⁾ La part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre en 2017 est calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle ou à faibles émissions immatriculés en 2017 divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées la même année.

▼ M5

Lorsque la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre immatriculées au cours d'une année située entre 2025 et 2028 dépasse 5 %, ledit État membre n'est pas éligible pour l'application du multiplicateur de 1,85 pendant les années suivantes;

x est égal à 25 % pour les années 2025 à 2029.

6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034:

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

a₂₀₃₀ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$

où:

a₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1.

6.3.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM – TM₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ est déterminé conformément au point 6.1.3;

a₂₀₃₅ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$

où:

a₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1.

▼ B

PARTIE B

OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf, les émissions spécifiques de CO₂ sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M = la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,096$$

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ déterminées conformément au point 1 de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

3. L'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur en 2021 est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

WLTP_{CO₂} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

NEDC_{CO₂} correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

NEDC_{2020target} est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2.

▼ M3

- 3 bis. Dans le cas d'un constructeur dont la valeur WLTP_{CO₂} ou NEDC_{CO₂} est égale à zéro, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est NEDC_{2020target} tel que défini au point 3.

- 3 ter. Dans le cas d'un constructeur qui met des véhicules utilitaires légers neufs sur le marché de l'Union pour la première fois au cours de l'une des années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés pour chacun des constructeurs conformément au point 3, pondérée en fonction du nombre de véhicules utilitaires légers neufs de ces constructeurs immatriculés dans l'Union en 2020.

▼ M3

3 *quater*. Nonobstant le point 3 *ter.*, lorsque, au cours de l'une des années civiles 2021 à 2024, un constructeur met des véhicules utilitaires légers neufs sur le marché de l'Union pour la première fois, mais que ce constructeur est né de la fusion de deux ou plusieurs constructeurs dont au moins un est à l'origine des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 pour le nouveau constructeur est l'un des suivants:

- a) si au moins deux des constructeurs ayant fusionné étaient à l'origine des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est la moyenne des objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés pour chacun de ces constructeurs conformément au point 3, pondérée en fonction du nombre de véhicules utilitaires légers neufs de ces constructeurs immatriculés dans l'Union en 2020;
- b) si un seul des constructeurs ayant fusionné était à l'origine des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence en 2021 est tel que déterminé conformément au point 3 pour ce constructeur.

▼ M6

3 *quinquies*. Dans le cas d'un groupement formé conformément à l'article 6, l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP est déterminé sur la base des valeurs $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ et $NEDC_{2020target}$ calculées pour ce groupement dans son ensemble.

Dans le cas d'un groupement nouvellement formé au cours des années 2021 à 2024 ou d'une modification de la composition d'un groupement qui existait en 2020, l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP est calculé sur la base des valeurs $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ et $NEDC_{2020target}$ pour le nouveau groupement dans son ensemble.

▼ B

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = WLTP_{\text{référence cible}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

où

$WLTP_{\text{référence cible}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP pour 2021, calculé conformément au point 3;

a est égal à 0,096;

▼ M1

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

dans laquelle:

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

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

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

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

dans laquelle:

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

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

▼ M7

M_0 est égale à 1 766,4 kg en 2020, à 1 825,23 kg en 2021, 2022 et 2023, et à 1 875,07 kg en 2024;

▼ B

$M_{\phi 2020}$ est la masse moyenne en ordre de marche (M) des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ est égale à 1 766,4

5. Pour un constructeur ayant obtenu une dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques NEDC pour 2021, l'objectif WLTP tenant compte de cette dérogation est calculé comme suit:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ est $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ Est $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ est l'objectif pour 2021 après dérogation déterminé par la Commission en application de l'article 10.

6. À partir du 1^{er} janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques d'un constructeur sont calculés comme suit:

- 6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021, des valeurs de référence₂₀₂₁ déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence₂₀₂₁ («reference-value 2021») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$\text{reference - value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\phi 2021} - M_{0,2021})$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO₂ mesurées combinées de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 *bis* du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ est égal à 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ est tel que défini au point 3;

$M_{\phi 2021}$ est la masse moyenne en ordre de marche des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);

▼ B

$M_{0,2021}$ est la masse moyenne en ordre de marche, exprimée en kilogrammes (kg), de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021 des constructeurs auxquels un objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément au point 4;

a est tel que défini au point 4.

6.1. ► **M5** Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2025 ◀

6.1.1. Objectif à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 à 2029

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₂₅)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₂₅ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 4, point b).

6.1.2. ► **M5** Objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à 2034 ◀

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₀ est égal à la réduction spécifiée à l'article 1^{er}, paragraphe 5, point b).

▼ M5

6.1.3. Objectifs à l'échelle du parc de l'Union à partir de 2035

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ · (1 – facteur de réduction₂₀₃₅)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction₂₀₃₅ est tel que défini à l'article 1^{er}, paragraphe 5 *bis*, point b).

▼ B

6.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2025

6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

▼ B

α est égal à a_{2025} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM_0 déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d);

où:

a_{2025} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} est la pente de la droite de meilleur ajustement établie en appliquant la méthode d'ajustement linéaire par les moindres carrés à la masse d'essai (variable indépendante) et aux émissions spécifiques de CO_2 (variable dépendante) de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2021;

$average \text{ emissions}_{2021}$ est la moyenne des émissions spécifiques de CO_2 de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021 des constructeurs pour lesquels un objectif d'émissions spécifiques est calculé conformément au point 4;

▼ M6

TM est la masse d'essai moyenne, en kilogrammes (kg), de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année civile concernée.

Dans le cas d'un véhicule de base complet lié à un véhicule complété, la masse d'essai à prendre en compte est la masse d'essai du véhicule de base en question.

Dans le cas d'un véhicule de base incomplet lié à un véhicule complété, la valeur de la masse d'essai à prendre en compte est la valeur DM_{base} déterminée conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4 a);

▼ M7

TM_0 est égale à 2 163,0 kg pour 2025, et à la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), pour les autres années civiles.

▼ M5

6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

α est égal à a_{2030} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 , et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM_0 ;

où:

a_{2030} est égal à $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

▼ M5

a_{2021} est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1.

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1.

6.2.3. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ est déterminé conformément au point 6.1.3;

α est égal à $a_{2035,L}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM₀, et à $a_{2035,H}$ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM₀;

où:

$a_{2035,L}$ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ est égal à $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2035}}{\text{EU fleet-wide target}_{2025}}$

average emissions₂₀₂₁ est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM₀ est tel que défini au point 6.2.1.

6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence - ($\varnothing_{\text{objectifs}}$ - objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₂₅)) · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO de référence déterminé conformément au point 6.2.1;

$\varnothing_{\text{objectifs}}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.1;

▼ M5

facteur ZLEV est égal à $(1 + y - x)$, à moins que cette somme ne soit supérieure à 1,05 ou inférieure à 1,0, auquel cas le facteur ZLEV est fixé à 1,05 ou 1,0 selon le cas;

où:

y est la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de véhicules utilitaires légers neufs du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules neufs à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme $ZLEV_{\text{spécifique}}$ conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = 1 - \left(\frac{\text{émissions spécifiques de CO}_2}{50} \right)$$

x est égal à 17 % pour les années 2025 à 2029.

6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques pour 2030 à 2034

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence - $(\varnothing_{\text{objectifs}} - \text{objectif à l'échelle du parc de l'Union}_{2030})$

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.2;

$\varnothing_{\text{objectifs}}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.2;

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2.

6.3.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2035

Objectif d'émissions spécifiques = objectif d'émissions spécifiques de référence - $(\varnothing_{\text{objectifs}} - \text{objectif à l'échelle du parc de l'Union}_{2035})$

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.3;

$\varnothing_{\text{objectifs}}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés conformément au point 6.2.3;

Objectif à l'échelle du parc de l'Union₂₀₃₅ est déterminé conformément au point 6.1.3.

▼ B*ANNEXE II***SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES****PARTIE A****Collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂****▼ M3**

1 *bis*. ► **M6** Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données détaillées suivantes pour chaque voiture particulière neuve immatriculée en tant que véhicule de catégorie M₁ sur leur territoire et les transmettent à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2, au format établi à la partie B, section 2 *bis*: ◀

- 1) constructeur;
- 2) numéro de réception par type et ses extensions;
- 3) type, variante et version;
- 4) marque et dénomination commerciale;
- 5) identifiant de famille d'interpolation du véhicule;

▼ M6

5 *bis*) identifiant de famille de résistance à l'avancement sur route ou identifiant de famille de matrices de résistances à l'avancement sur route;

▼ M3

- 6) numéro d'identification du véhicule;
- 7) catégorie du véhicule réceptionné;
- 8) catégorie du véhicule immatriculé;
- 9) date de première immatriculation;

▼ M6

9 *bis*) caractère correspondant aux dispositions utilisées pour la réception par type;

▼ M3

- 10) émissions spécifiques de CO₂;
- 11) consommation de carburant;
- 12) masse en ordre de marche;
- 13) masse d'essai;
- 14) type de carburant et mode de carburation;
- 15) consommation d'énergie électrique;
- 16) autonomie en mode électrique;
- 17) code(s) d'éco-innovation;
- 18) réduction des émissions de CO₂ résultant de la ou des éco-innovations;

▼ M6**▼ M3**

- 20) cylindrée;
- 21) puissance nette maximale.

▼ M6

▼ M6

2. Les données détaillées visées au point 1 *bis* sont extraites du certificat de conformité de la voiture particulière concernée sauf indication contraire à la partie B, section 2 *bis* de la présente annexe.

▼ M3

- 2 *bis*. Dans le cas des véhicules à bicarburant fonctionnant à l'essence et au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou à l'essence et au gaz naturel comprimé (GNC), dont les certificats de conformité mentionnent des valeurs d'émissions spécifiques de CO₂ correspondant aux deux types de carburants, les États membres déclarent la valeur correspondant au GPL ou au GNC selon le cas.

Dans le cas des véhicules polycarburants utilisant de l'essence et de l'éthanol (E85), les États membres déclarent les émissions spécifiques de CO₂ correspondant à l'essence.

▼ B

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
- le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type;
 - le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle;
 - le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception nationale par type de petites séries.

PARTIE B**Format de transmission des données**

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

SECTION 1

DONNÉES DE SURVEILLANCE AGRÉGÉES

État membre ⁽¹⁾	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception nationale par type de petites séries	

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

▼ M3

▼ **M3**SECTION 2 *BIS*

Données de surveillance détaillées — Pour chaque véhicule

► M6 Référence à la partie A, point 1 <i>bis</i> ◀	Données détaillées par véhicule immatriculé	Sources des données Certificat de conformité [annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission (*)], sauf indication contraire
1)	Nom du constructeur (dénomination standard dans l'Union européenne ⁽¹⁾)	Nom attribué par la Commission
	Nom du constructeur ⁽²⁾	0.5 ou, dans le cas de plusieurs noms de constructeur, le nom enregistré à la rubrique 0.5.1
2)	Numéro de réception par type et ses extensions	0.11
3)	Type	0.2
	Variante	
	Version	
4)	Marque et dénomination commerciale	0.1 et 0.2.1
5)	Identifiant de famille d'interpolation du véhicule	0.2.3.1
▼ M6	5 <i>bis</i>)	Identifiant de famille de résistance à l'avancement sur route ou identifiant de famille de matrices de résistances à l'avancement sur route
0.2.3.4. 0.2.3.5		
▼ M3	6)	Numéro d'identification du véhicule
0.10		
7)	Catégorie du véhicule réceptionné	0.4
8)	Catégorie du véhicule immatriculé	Certificat d'immatriculation
9)	Date de la première immatriculation	Certificat d'immatriculation
▼ M6	9 <i>bis</i>)	Caractère correspondant aux dispositions utilisées pour la réception par type
47		
▼ M3	10)	Émissions spécifiques de CO ₂ (g/km)
49.4 combinées ou, le cas échéant, pondérées, combinées		
11)	Consommation de carburant (l/100 km, ou m ³ /100 km ou kg/100 km)	49.4 combinées ou, le cas échéant, pondérées, combinées

▼ **M3**

► M6 Référence à la partie A, point 1 <i>bis</i> ◀	Données détaillées par véhicule immatriculé	Sources des données Certificat de conformité [annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission (*)], sauf indication contraire
12)	Masse en ordre de marche (kg)	13
13)	Masse d'essai (kg)	47.1.1

▼ **M6**

14)	Type de carburant	26
	Mode de carburation	26.1 23 (dans le cas de véhicules électriques à batterie) 23.1 (dans le cas de véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur)

▼ **M3**

15)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	VEP: 49.5.1 VEH-RE: 49.5.2
16)	Autonomie en mode électrique (km)	VEP: 49.5.1 VEH-RE: 49.5.2
17)	Code(s) d'éco-innovation	49.3.1
18)	Réductions des émissions résultant de la ou des éco-innovations (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Cylindrée (cm ³)	25
21)	Puissance nette maximale (kW)	27.1 et 27.3

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

Notes:

- 1) Liste publiée par la Commission sur CIRCABC.
- 2) Dans le cas d'une réception nationale par type de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur doit être indiqué dans la colonne «nom du constructeur», tandis que dans la colonne «nom du constructeur (dénomination standard dans l'Union européenne)» sera indiqué, suivant le cas: «AA-NSS» ou «AA-IVA».
- 3) Lorsqu'un véhicule est équipé de voies d'essieux de différentes largeurs, la largeur maximale de l'essieu doit être indiquée.

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

(*) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et 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 (JO L 163 du 26.5.2020).

▼ B*ANNEXE III***SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS**

A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers neufs et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂

1. Données détaillées

▼ M3**▼ M6**

1.1 *bis*. Communication par les États membres de données sur les véhicules immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁

Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf complet ou complété immatriculé en tant que véhicule de catégorie N₁ sur leur territoire et les transmettent à la Commission conformément à l'article 7, paragraphe 2, au format établi à la partie C, section 2 *bis*:

1) le constructeur (dans le cas de véhicules complétés: le constructeur du véhicule de base);

▼ M3

(2) numéro de réception par type et ses extensions;

(3) type, variante et version;

(4) marque et, si disponible, dénomination commerciale;

(5) identifiant de famille d'interpolation du véhicule;

▼ M6

(5 *bis*) identifiant de famille de résistance à l'avancement sur route ou identifiant de famille de matrices de résistances à l'avancement sur route;

▼ M3

(6) numéro d'identification du véhicule;

(7) catégorie du véhicule réceptionné;

▼ M6

7 *bis*) véhicule complet ou complété;

▼ M3

(8) catégorie du véhicule immatriculé;

(9) date de première immatriculation;

▼ M6

(9 *bis*) caractère correspondant aux dispositions utilisées pour la réception par type;

▼ M3

(10) émissions spécifiques de CO₂;

(11) consommation de carburant;

▼ M6

12) masse en ordre de marche du véhicule complet ou complété;

12 *bis*) dans le cas de véhicules complétés, masse en ordre de marche du véhicule de base;

▼ M3

(13) masse d'essai;

(14) type de carburant et mode de carburation;

▼ M3

- (15) consommation d'énergie électrique;
- (16) autonomie en mode électrique;
- (17) code(s) d'éco-innovation;
- (18) réduction des émissions de CO₂ résultant de la ou des éco-innovations;

▼ M6

▼ M3

- (20) cylindrée;
- (21) puissance nette maximale;
- (22) masse maximale en charge techniquement admissible.

▼ M6

▼ M1

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

▼ M6

▼ M3

▼ M6

▼ M1

- 1.2.2. Communication de données par les constructeurs

▼ M6

Pour chaque nouveau véhicule complété notifié par les États membres conformément au point 1.1 *bis*, le constructeur du véhicule de base concerné communique à la Commission les données précisées aux points a) et b) du présent point pour chaque véhicule de base ayant le même numéro d'identification du véhicule que le véhicule complété. Ces données sont communiquées dans les trois mois suivant la notification au constructeur des données provisoires conformément à l'article 7, paragraphe 4, deuxième alinéa.

▼ M1

- a) lorsque le véhicule complété est fondé sur un véhicule de base incomplet:
 - i) le numéro d'identification du véhicule;
 - ii) ► **M6** l'identifiant de famille d'interpolation du véhicule tel que visé au paragraphe 6.2.6 du règlement ONU n° 154; ◀
 - iii) les émissions de CO₂ de surveillance définies conformément au point 1.2.4;

▼ M6

▼ M1

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

▼ M6

- vii) la masse en ordre de marche du véhicule incomplet.

▼ M1

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

- i) le numéro d'identification du véhicule;
- ii) le numéro d'identification de la famille de véhicules tel que visé au point a), sous ii), du présent paragraphe;
- iii) les émissions spécifiques de CO₂ du véhicule de base;

▼ M6

iv) la masse en ordre de marche du véhicule de base complet.

▼ M1

1.2.3. Calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ et de l'objectif d'émissions spécifiques

La Commission utilise les valeurs communiquées conformément au point 1.2.2 par le constructeur d'un véhicule de base pour calculer ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ et l'objectif d'émissions spécifiques au cours de l'année civile pendant laquelle le véhicule complété concerné est immatriculé, sauf si les conditions visées au point 1.2.5 sont réunies, auquel cas les données relatives aux véhicules complétés sont utilisées.

▼ M6

Lorsque les données visées au point 1.2.2 ne sont pas communiquées par le constructeur du véhicule de base, les émissions spécifiques de CO₂ et la masse en ordre de marche communiquées par les États membres, conformément au point 1.1 *bis*, au sujet du véhicule complété concerné sont utilisées pour déterminer si le véhicule relève du champ d'application du présent règlement et aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂ et de l'objectif d'émissions spécifiques du constructeur du véhicule de base concerné.

▼ M1

1.2.4. Calcul des émissions de CO₂ de surveillance dans le cas des véhicules de base incomplets

▼ M6

À partir de l'année civile 2020, un constructeur calcule les émissions de CO₂ de surveillance pour chacun de ses véhicules de base incomplets conformément à la méthode d'interpolation visée à l'annexe B7, points 3.2.3.2 ou 3.2.4, du règlement ONU n° 154, en utilisant la même méthode que celle appliquée pour la réception CE par type du véhicule de base en ce qui concerne ses émissions, les conditions étant celles définies dans les points en question, avec les exceptions suivantes:

a) Masse du véhicule

Le terme «TM_{ind}» visé à l'annexe B7, paragraphes 3.2.3.2.1 ou 3.2.4.1.1.1, du règlement ONU n° 154 est remplacé par la masse par défaut du véhicule de base, DM_{base}. Lorsque DM_{base} est inférieure à la valeur minimale de la masse d'essai du véhicule TM_L de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacée par TM_L. Lorsque DM_{base} est supérieure à la valeur maximale de la masse d'essai du véhicule, TM_H, de la famille d'interpolation, TM_{ind} est remplacée par TM_H.

DM_{base} est déterminée selon la formule suivante:

$$DM_{\text{base}} = MRO_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{\text{base}} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

▼ M6

dans laquelle:

MRO_{base} est la masse en ordre de marche du véhicule de base telle que définie au paragraphe 3.2.5 du règlement ONU n° 154;

B_0 est la valeur de la masse de la carrosserie établie à 1,375 jusqu'à l'année civile 2022 et à 1,351 pour les années civiles 2023 jusqu'à 2034;

TPMLM est la masse en charge maximale techniquement admissible telle qu'elle est définie au paragraphe 3.2.23 du règlement ONU n° 154.

b) Résistance au roulement du véhicule

La résistance au roulement du véhicule de base est utilisée aux fins de l'annexe B7, paragraphe 3.2.3.2.2.2 ou 3.2.4.1.1.2, du règlement ONU n° 154.

c) Influence aérodynamique du véhicule

Dans le cas d'un véhicule de base incomplet qui appartient à une famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, le constructeur détermine le terme « $A_{f,\text{ind}}$ » visé à l'annexe B7, paragraphe 3.2.4.1.1.3, du règlement ONU n° 154 conformément à l'une des options suivantes:

- i) surface frontale du véhicule représentatif de la famille de matrices de résistances à l'avancement sur route, en m^2 ;
- ii) valeur moyenne de la valeur minimale et de la valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, en m^2 ;
- iii) valeur maximale de la surface frontale du véhicule de la famille d'interpolation, lorsque la méthode d'interpolation n'est pas utilisée, en m^2 .

Dans le cas d'un véhicule de base incomplet qui n'appartient pas à une famille de matrices de résistance à l'avancement sur route, le terme « $f_{2,\text{ind}}$ » visé à annexe B7, paragraphe 3.2.3.2.2.4, du règlement ONU n° 154 est égal à l'une des options suivantes:

- i) la valeur moyenne des termes « $f_{2,L}$ » et « $f_{2,H}$ » visés dans ledit paragraphe;
- ii) le terme « $f_{2,H}$ » visé dans ledit paragraphe.

▼ M1

1.2.5. Représentativité de la valeur CO_2 de surveillance

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

▼ M1

Lorsqu'une divergence de 4 % ou plus est constatée au cours de chacune de deux années civiles successives, la Commission utilise la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés au cours de l'année civile suivante pour calculer les émissions spécifiques de CO₂ moyennes du constructeur ou du groupement de constructeurs au cours de cette année-là.

▼ M6

2. Les données détaillées visées au point 1.1 *bis* sont extraites du certificat de conformité du véhicule utilitaire léger concerné, sauf indication contraire dans la partie C, section 2 *bis*.

▼ M3

2. *bis*. Dans le cas des véhicules à bicarburant fonctionnant à l'essence et au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou à l'essence et au gaz naturel comprimé (GNC), dont les certificats de conformité mentionnent des valeurs d'émissions spécifiques de CO₂ correspondant aux deux types de carburants, les États membres déclarent la valeur correspondant au GPL ou au GNC selon le cas.

Dans le cas des véhicules polycarburants utilisant de l'essence et de l'éthanol (E85), les États membres déclarent les émissions spécifiques de CO₂ correspondant à l'essence.

▼ B

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
 - a) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;
 - b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes, le cas échéant;
 - c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à une réception individuelle;
 - d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception nationale par type de petites séries.

▼ M6

▼ B

- C. Formats de transmission des données
Pour chaque année, les États membres communiquent les informations indiquées dans la partie A, points 1 et 3, en respectant les formats ci-après:

▼ **B**

Section 1

Données de surveillance agrégées

État membre ⁽¹⁾	
Année	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à une réception nationale par type de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes (le cas échéant)	

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

▼ **M3**

Section 2 bis.

Données de surveillance détaillées — Pour chaque véhicule

► M6 Référence à la partie A, point 1.1 bis ◀	Données détaillées par véhicule immatriculé	Sources des données Certificat de conformité [annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683], sauf indication contraire
1)	Nom du constructeur [dénomination standard dans l'Union européenne ⁽¹⁾]	Nom attribué par la Commission
	Nom du constructeur ⁽²⁾	0.5 ou, dans le cas de véhicules soumis à la réception par type multiétapes, 0.5.1 (nom du constructeur du véhicule de base)
2)	Numéro de réception par type et ses extensions	0.11
3)	Type	0.2
	Variante	
	Version	
4)	Marque et dénomination commerciale	0.1 et 0.2.1
5)	Identifiant de famille d'interpolation du véhicule	0.2.3.1

▼ **M3**

▼ M3

► <u>M6</u> Référence à la partie A, point 1.1 <i>bis</i> ◀	Données détaillées par véhicule immatriculé	Sources des données Certificat de conformité [annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683], sauf indication contraire
---	---	---

▼ M6

5 <i>bis</i>)	Identifiant de famille de résistance à l'avancement sur route ou identifiant de famille de matrices de résistance à l'avancement sur route	0.2.3.4 0.2.3.5
----------------	--	--------------------

▼ M3

6)	Numéro d'identification du véhicule	0.10
7)	Catégorie du véhicule réceptionné	0.4

▼ M6

7 <i>bis</i>)	Véhicule complet ou complété	0.4
----------------	------------------------------	-----

▼ M3

8)	Catégorie du véhicule immatriculé	Certificat d'immatriculation
9)	Date de la première immatriculation	Certificat d'immatriculation

▼ M6

9 <i>bis</i>)	Caractère correspondant aux dispositions utilisées pour la réception par type	47
----------------	---	----

▼ M3

10)	Émissions spécifiques de CO ₂ (g/km)	49.4 combinées ou, le cas échéant, pondérées, combinées
11)	Consommation de carburant (l/100 km, ou m ³ /100 km ou kg/100 km)	49.4 combinées ou, le cas échéant, pondérées, combinées

▼ M6

12)	Masse en ordre de marche du véhicule complet ou complété	13
12 <i>bis</i>)	Masse en ordre de marche du véhicule de base (en cas de véhicule complété)	14

▼ M3

13)	Masse d'essai (véhicule complet et véhicule complété) (kg)	47.1.1
-----	--	--------

▼ M3

► <u>M6</u> Référence à la partie A, point 1.1 bis ◀	Données détaillées par véhicule immatriculé	Sources des données Certificat de conformité [annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683], sauf indication contraire
--	---	---

▼ M6

14)	Type de carburant	26
	Mode de carburation	26.1 23 (dans le cas de véhicules électriques à batterie) 23.1 (dans le cas de véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur)

▼ M3

15)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	VEP: 49.5.1 VEH-RE: 49.5.2
16)	Autonomie en mode électrique (km)	VEP: 49.5.1 VEH-RE: 49.5.2
17)	Code(s) d'éco-innovation	49.3.1
18)	Réductions des émissions résultant de la ou des éco-innovations (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ M6

-------	--	--

▼ M3

20)	Cylindrée (cm ³)	25
21)	Puissance nette maximale (kW)	27.1 et 27.3

▼ M6

22)	Masse en charge maximale techniquement admissible (TPMLM)	16.1

▼ M3

Notes:

- Liste publiée par la Commission sur CIRCABC.
- Dans le cas d'une réception nationale par type de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur doit être indiqué dans la colonne «nom du constructeur», tandis que dans la colonne «nom du constructeur (dénomination standard dans l'Union européenne)» sera indiqué, suivant le cas: «AA-NSS» ou «AA-IVA».
- Lorsqu'un véhicule est équipé de voies d'essieux de différentes largeurs, la largeur maximale de l'essieu doit être indiquée.

▼ M6

-------	--	--



ANNEXE IV

**RÈGLEMENTS ABROGÉS AVEC LES LISTES DE LEURS
MODIFICATIONS SUCCESSIVES**

Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 140 du 5.6.2009, p. 1)
Règlement (UE) n° 397/2013 de la Commission	(JO L 120 du 1.5.2013, p. 4)
Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 103 du 5.4.2014, p. 15)
Règlement délégué (UE) 2015/6 de la Commission	(JO L 3 du 7.1.2015, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/ 1502 de la Commission	(JO L 221 du 26.8.2017, p. 4)
Règlement délégué (UE) 2018/ 649 de la Commission	(JO L 108 du 27.4.2018, p. 14)
Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 145 du 31.5.2011, p. 1)
Règlement délégué (UE) n° 205/2012 de la Commission	(JO L 72 du 10.3.2012, p. 2)
Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 84 du 20.3.2014, p. 38)
Règlement délégué (UE) n° 404/2014 de la Commission	(JO L 121 du 24.4.2014, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/ 748 de la Commission	(JO L 113 du 29.4.2017, p. 9)
Règlement délégué (UE) 2017/ 1499 de la Commission	(JO L 219 du 25.8.2017, p. 1)



ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 1 ^{er} , paragraphe 3	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 5
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 6
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 7
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 3
Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 4
Article 3, paragraphe 1, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie introductive
Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)	Article 3, paragraphe 1, points a) et b)
—	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)	Article 3, paragraphe 1, points c), d) et e)
Article 3, paragraphe 1, points c) et d)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)	Article 3, paragraphe 1, points f) et g)
Article 3, paragraphe 1, point f)	Article 3, paragraphe 1, point h)	Article 3, paragraphe 1, point h)
Article 3, paragraphe 1, point e)	Article 3, paragraphe 1, point j)	Article 3, paragraphe 1, point i)
Article 3, paragraphe 1, point g)	Article 3, paragraphe 1, point i)	Article 3, paragraphe 1, point j)
—	—	Article 3, paragraphe 1, points k), l) et m)
—	Article 3, paragraphe 1, point k)	Article 3, paragraphe 1, point n)
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	Article 4, partie introductive et points a) et b)
—	—	Article 4, paragraphe 1, point c)
—	Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 3

▼B

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 5	Article 5	—
Article 5 bis	—	Article 5
Article 6	Article 6	—
Article 7, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 2, points a), b) et c)	Article 7, paragraphe 2, points a), b) et c)	Article 6, paragraphe 2, points a), b) et c)
—	—	Article 6, paragraphe 2, point d)
Article 7, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3	Article 6, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 4	Article 7, paragraphe 4	Article 6, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 5	Article 7, paragraphe 5	Article 6, paragraphe 5
Article 7, paragraphe 6	Article 7, paragraphe 6	Article 6, paragraphe 6
Article 7, paragraphe 7	Article 7, paragraphe 7	Article 6, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1	Article 7, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3	Article 7, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas	Article 8, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas	Article 7, paragraphe 4, premier et deuxième alinéas
Article 8, paragraphe 4, troisième alinéa	Article 8, paragraphe 4, premier alinéa	Article 7, paragraphe 4, troisième alinéa
Article 8, paragraphe 5, premier alinéa	Article 8, paragraphe 5	Article 7, paragraphe 5, premier alinéa
Article 8, paragraphe 5, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 6	Article 7, paragraphe 5, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 7	—
Article 8, paragraphe 7	Article 8, paragraphe 8	Article 7, paragraphe 6, premier alinéa
—	—	Article 7, paragraphe 6, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 8	—	—
Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 7, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 7, paragraphe 8
—	—	Article 7, paragraphe 9
—	—	Article 7, paragraphe 10
—	Article 8, paragraphe 10	Article 7, paragraphe 11
Article 9, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1

▼B

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point a)	—
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, deuxième partie
Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 4	Article 9, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 4
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 9, paragraphe 1, partie introductive
Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 9, paragraphe 1, points a) à e)
—	—	Article 9, paragraphe 1, point f)
Article 10, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
—	—	Article 9, paragraphe 3
Article 11, paragraphe 1	Article 11, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 3	Article 10, paragraphe 3, premier alinéa
—	—	Article 10, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphe 4, premier alinéa	—	Article 10, paragraphe 4, premier alinéa
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie introductive	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie introductive
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point a)
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)	—	—
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b)
—	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)
Article 11, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas	—	Article 10, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas

▼B

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 11, paragraphe 5	Article 11, paragraphe 4	Article 10, paragraphe 5
Article 11, paragraphe 6	Article 11, paragraphe 5	Article 10, paragraphe 6
Article 11, paragraphe 7	Article 11, paragraphe 6	Article 10, paragraphe 7
Article 11, paragraphe 8	Article 11, paragraphe 7	Article 10, paragraphe 8
Article 11, paragraphe 9	Article 11, paragraphe 8	Article 10, paragraphe 9
Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 12, paragraphe 1, premier alinéa	Article 11, paragraphe 1, premier alinéa
Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa	—	Article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 12, paragraphe 1, troisième alinéa	Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 11, paragraphe 1, troisième alinéa
—	—	Article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa
Article 12, paragraphe 2	Article 12, paragraphe 2	Article 11, paragraphe 2, partie introductive, points a), b) et c), et point d), première partie
—	—	Article 11, paragraphe 2, point d), dernière partie
Article 12, paragraphe 3	Article 12, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 3
Article 12, paragraphe 4	Article 12, paragraphe 4	Article 11, paragraphe 4
—	—	Article 12
—	—	Article 13
Article 13, paragraphe 1	—	—
—	Article 13, paragraphe 1	—
—	—	Article 14, titre
—	—	Article 14, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive
Article 13, paragraphe 2, premier et deuxième alinéas	—	Article 14, paragraphe 1, point a)
—	Article 13, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 1, point b)
—	—	Article 14, paragraphe 1, points c) et d)
Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa	Article 13, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 2
—	—	Article 15, paragraphe 1
—	—	Article 15, paragraphe 2
—	—	Article 15, paragraphe 3

▼B

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
—	Article 13, paragraphe 2	—
—	—	Article 15, paragraphe 4, première partie
Article 13, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 6, premier alinéa	Article 15, paragraphe 4, deuxième partie
—	Article 13, paragraphe 4	—
Article 13, paragraphe 4	Article 13, paragraphe 6, deuxième alinéa	—
Article 13, paragraphe 5	—	—
Article 13, paragraphe 6	Article 13, paragraphe 3	—
—	—	Article 15, paragraphe 5
—	—	Article 15, paragraphe 6
Article 13, paragraphe 7, premier alinéa	Article 13, paragraphe 6, troisième alinéa	Article 15, paragraphe 7
Article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa	Article 15, paragraphe 8
Article 14, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1	Article 16, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 2	Article 16, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 2 <i>bis</i>	Article 16, paragraphe 3
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 1	Article 15, paragraphe 3	Article 17, paragraphe 1
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 15, paragraphe 1	Article 17, paragraphe 2
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 3	Article 16	Article 17, paragraphe 3
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2	Article 17, paragraphe 4
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 5	Article 17	Article 17, paragraphe 5
Article 15	—	—
—	—	Article 18
Article 16	Article 18	Article 19
Annexe I	—	Annexe I, partie A, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie A, point 6
—	Annexe I	Annexe I, partie B, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie B, point 6
Annexe II, partie A	—	Annexe II, partie A
Annexe II, partie B	—	—
Annexe II, partie C	—	Annexe II, partie B
—	Annexe II	Annexe III
—	—	Annexe IV
—	—	Annexe V