

# Procédure file

Informations de base	
DEA - Procédure d'acte délégué	2023/2731(DEA)
Procédure terminée - acte délégué entre en vigueur	
Établissement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs	
Complétant <a href="#">2017/0293(COD)</a>	
Sujet	
2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité	
3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	
3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>ENVI</b> <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a>		

Evénements clés			
03/10/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente		
05/06/2023	Publication du document de base non-législatif	<a href="#">C(2023)03501</a>	Résumé
05/06/2023	Période initiale pour l'examen de l'acte délégué 2 mois		
14/06/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
17/08/2023	Pas d'opposition à l'acte délégué par le Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2023/2731(DEA)
Type de procédure	DEA - Procédure d'acte délégué
Sous-type de procédure	Examen d'un acte délégué
Etape de la procédure	Procédure terminée - acte délégué entre en vigueur
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/12173

Portail de documentation			

## Établissement des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs

Le présent règlement délégué modifie les annexes I, II et III du [règlement \(UE\) 2019/631](#) du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

### Contexte

Le règlement (UE) 2019/631 établit des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Conformément au règlement (UE) 2019/631, la Commission peut accorder une dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, du règlement pour 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. La Commission peut adopter des actes délégués pour modifier l'annexe I, partie A, afin de fixer les formules de calcul des objectifs après dérogation pour les années civiles 2025 à 2028.

L'annexe I du règlement (UE) 2019/631 définit les méthodes de calcul des objectifs d'émissions spécifiques pour les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers. La Commission peut adopter des actes délégués pour modifier l'annexe I afin de tenir compte de la modification de la procédure d'essai, à savoir le passage de la procédure d'essai du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) à la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP). Il est nécessaire de préciser la manière dont les objectifs pour les années civiles 2021 à 2024 devraient être calculés pour les groupements de constructeurs.

Afin de distinguer entre les véhicules de base complets et incomplets, il convient également d'adapter la définition de la masse d'essai (TM) pour la masse d'essai moyenne en kilogrammes de tous les véhicules utilitaires légers neufs qui figure à l'annexe I, partie B.

Les annexes II et III du règlement (UE) 2019/631 détaillent le contenu et le format des informations que les États membres ou les constructeurs doivent enregistrer et communiquer chaque année à la Commission pour chaque voiture particulière neuve et chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire. La Commission peut adopter des actes délégués afin de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés aux annexes II et III du règlement.

Il convient de mettre à jour les annexes II et III. En particulier, la valeur B<sub>0</sub> à utiliser par les constructeurs pour calculer la masse de surveillance (M<sub>mon</sub>) et la masse par défaut du véhicule de base (DM<sub>base</sub>) devrait être ajustée sur la base de la masse en ordre de marche du véhicule de base incomplet pour tous les véhicules complétés immatriculés au cours des années civiles 2018, 2019 et 2020.

### Contenu

L'annexe I du présent acte délégué modifie l'annexe I du règlement (UE) 2019/631 afin :

- de préciser la méthode de calcul des objectifs d'émissions spécifiques applicables au cours des années 2021 à 2024 pour les groupements de constructeurs compte tenu du passage de la procédure d'essai NEDC à la procédure d'essai WLTP;
- de préciser la formule de calcul des objectifs après dérogation applicables au cours des années civiles 2025 à 2028 pour les constructeurs «spécialisés» de voitures particulières;
- de mettre à jour la définition du terme «TM» aux fins du calcul des futurs objectifs d'émissions pour les constructeurs de véhicules utilitaires légers.

L'annexe II du présent acte délégué modifie l'annexe II du règlement (UE) 2019/631 afin de mettre à jour les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> qui doivent être collectées et communiquées chaque année par les États membres ou par les constructeurs. Sur la base de l'expérience acquise, il est devenu évident que certains paramètres de surveillance pouvaient être supprimés afin de faciliter le processus de surveillance. En outre, il est nécessaire d'ajouter certains nouveaux paramètres, notamment aux fins de la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service.

L'annexe III du présent acte délégué modifie l'annexe III du règlement (UE) 2019/631 pour prévoir un ajustement de la valeur B<sub>0</sub> pour les véhicules utilitaires légers, pour mettre à jour les informations qui doivent être collectées et communiquées par les États membres et pour clarifier encore la méthode de calcul de l'influence aérodynamique dans le cas des véhicules de base N1 incomplets.