

## Informations de base

**2012/0190(COD)**

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)  
Règlement

Réduction des émissions de CO2 des voitures particulières neuves:  
modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

Modification Règlement (EC) No 443/2009 [2007/0297\(COD\)](#)

### Subject




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  
3.50.08 Nouvelles technologies; biotechnologie  
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile  
3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone  
3.70.18 Mesures et accords internationales et régionales pour la protection de l'environnement

Procédure terminée

## Acteurs principaux

Parlement européen	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		ULMER Thomas (PPE)	20/09/2012
			Rapporteur(e) fictif/fictive PIRILLO Mario (S&D) DAVIES Chris (ALDE) HARMS Rebecca (Verts /ALE) CALLANAN Martin (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie (Commission associée)		HALL Fiona (ALDE)	23/10/2012
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		GARDIAZABAL RUBIAL Eider (S&D)	21/09/2012

Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3301	2014-03-10
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	3242	2013-05-30
	Environnement	3211	2012-12-17
	Environnement	3262	2013-10-14
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Action pour le climat	HEDEGAARD Connie	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
11/07/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0393 	Résumé
11/09/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2012	Débat au Conseil		
17/01/2013	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
24/04/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
30/04/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0151/2013	Résumé
30/05/2013	Débat au Conseil		
14/10/2013	Débat au Conseil		Résumé
24/02/2014	Débat en plénière		
25/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0117/2014	Résumé
25/02/2014	Résultat du vote au parlement		
10/03/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/03/2014	Signature de l'acte final		
11/03/2014	Fin de la procédure au Parlement		
05/04/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
<b>Référence de la procédure</b>	2012/0190(COD)
<b>Type de procédure</b>	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EC) No 443/2009 <a href="#">2007/0297(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/10167

## Portail de documentation




### Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE500.598</a>	08/02/2013	
Avis de la commission	<a href="#">ITRE</a>	<a href="#">PE502.182</a>	20/03/2013	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE506.077</a>	22/03/2013	
Avis de la commission	<a href="#">TRAN</a>	<a href="#">PE504.115</a>	28/03/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A7-0151/2013</a>	30/04/2013	<a href="#">Résumé</a>
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T7-0117/2014</a>	25/02/2014	<a href="#">Résumé</a>

### Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">00120/2013/LEX</a>	11/03/2014	

### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	<a href="#">COM(2012)0393</a> 	11/07/2012	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">SWD(2012)0213</a> 	11/07/2012	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SWD(2012)0214</a> 	11/07/2012	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2014)446</a>	20/05/2014	

### Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	<a href="#">PT_PARLIAMENT</a>	<a href="#">COM(2012)0393</a>	11/10/2012	

Contribution	<a href="#">DE_BUNDES RAT</a>	<a href="#">COM(2012)0393</a>	15/10/2012	
Contribution	<a href="#">CZ_SENATE</a>	<a href="#">COM(2012)0393</a>	07/11/2012	
Contribution	<a href="#">IT_SENATE</a>	<a href="#">COM(2012)0393</a>	04/12/2012	

#### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES2015/2012</a>	12/12/2012	

#### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>	
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

#### Acte final

[Règlement 2014/0333](#)  
[JO L 103 05.04.2014, p. 0015](#)

[Résumé](#)

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 11/07/2012 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : alors que la tendance générale est à la diminution des émissions, **le transport routier est un des rares secteurs où les émissions ont rapidement augmenté**. Entre 1990 et 2008, les émissions imputables à ce type de transport ont augmenté de 26%. Ce secteur représente ainsi la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'UE et contribue environ pour un cinquième aux émissions totales de CO<sub>2</sub> de l'Union.

En mars 2011, la Commission a adopté le document intitulé «[Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#)». Ce document définit une stratégie des transports visant une **réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de ce secteur d'ici à 2050**.

Le règlement (CE) n° 443/2009 établit le cadre de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> provenant du parc de voitures neuves à l'horizon 2020. Il prévoit une action en deux étapes. Au cours de la première période, allant jusqu'à 2015, les modalités permettant d'atteindre l'objectif sont établies. En ce qui concerne la deuxième période, allant jusqu'à 2020, l'objectif ne peut devenir effectif sans la mise en œuvre des modalités nécessaires, à déterminer lors d'un réexamen.

**La non-détermination ou la non-mise en œuvre des modalités** aurait des conséquences préjudiciables sur les constructeurs automobiles et les fournisseurs de pièces détachées, qui ont besoin de certitudes quant à la technologie et aux véhicules nécessaires pour que l'objectif soit atteint. Dans le règlement actuel, les modalités clés comprennent la courbe de valeurs limites fondée sur le paramètre de l'utilité et la fonction décrivant le lien entre le paramètre de l'utilité et les émissions de CO<sub>2</sub> (définition de la forme et de la pente). Parmi les autres modalités figurent le régime de primes sur les

émissions excédentaires, les éco-innovations, les dérogations, le groupement, l'introduction progressive des objectifs et l'octroi de bonifications pour une durée limitée.

ANALYSE D'IMPACT : une analyse d'impact conjointe appuyant la présente proposition et une [proposition équivalente visant à modifier le règlement \(UE\) n° 510/2011](#) a été rédigée. Les aspects suivants ont été analysés: a) l'option du statu quo; b) les modalités de réalisation de l'objectif relatif aux voitures; c) la simplification et la réduction de la charge administrative; d) l'adaptation au nouveau cycle d'essai; e) la forme et la rigueur de la législation au-delà de 2020.

BASE JURIDIQUE : article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition modifie le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de la **mise en œuvre des modalités de réalisation de l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les voitures particulières neuves d'ici à 2020**. Les principales modalités mises en œuvre sont les suivantes:

- le paramètre de l'utilité reste la masse du véhicule en ordre de marche;
- la courbe de valeurs limites reste linéaire avec une pente de 60% par rapport à la flotte de référence, qui continue de correspondre à la flotte de 2006 et est conforme à la courbe de valeurs limites pour 2015;
- entre 2020 et 2023, des bonifications sont introduites pour les voitures dont les émissions sont inférieures à 35 g de CO<sub>2</sub>/km, avec un coefficient multiplicateur de 1,3 et dans les limites d'un total cumulé de 20 000 véhicules par constructeur sur toute la durée du programme;
- l'objectif en matière de dérogations pour les constructeurs spécialisés est mis à jour pour 2020;
- les constructeurs qui représentent moins de 500 immatriculations de voitures particulières neuves par an sont exemptés de l'obligation de respecter un objectif d'émissions de CO<sub>2</sub>;
- une plus grande souplesse est autorisée quant aux délais relatifs aux décisions d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs;
- les éco-innovations sont maintenues lorsqu'une procédure d'essai révisée est mise en œuvre;
- la prime sur les émissions excédentaires est maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule;
- les dispositions relatives à la procédure de comité sont actualisées afin de les rendre conformes au traité de Lisbonne.

Étant donné que l'industrie bénéficie d'indications relatives au régime réglementaire qui serait applicable après 2020, **la proposition prévoit un réexamen, qui devra être effectué pour le 31 décembre 2014 au plus tard**.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 30/04/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Thomas ULMER (PPE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, exerçant les prérogatives de commission associée conformément à [l'article 50 du règlement intérieur du Parlement](#), a également été consultée pour émettre un avis sur le présent rapport.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

**Objectifs d'émission** : les députés souhaitent que soit fixé dans le règlement **un objectif pour 2025 situé dans une fourchette indicative allant de 68 à 78 g de CO<sub>2</sub>/km de niveau moyen d'émissions applicable au parc de voitures neuves**.

Les producteurs qui représentent moins de **1000 voitures particulières neuves par an** seraient exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

**Nouvelle procédure mondiale d'essai** : afin de rapprocher la valeur des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> déclarées pour les voitures particulières neuves de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, la Commission devrait s'efforcer de garantir que la nouvelle procédure mondiale d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (**cycle mondial d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers - WLTC/P**) soit achevée dès que possible, de manière à ce qu'elle soit adoptée au niveau de l'Union d'ici la fin de l'année 2014 et qu'elle soit **mise en œuvre à compter de janvier 2017**.

**Surveillance et communication des émissions moyennes** : lorsqu'à la suite de la vérification de la conformité de la production, un État membre constate que les émissions de CO<sub>2</sub> pour un véhicule produit s'écartent de plus de 4 % du type réceptionné, cet écart devrait être signalé à la Commission.

La Commission devrait surveiller les valeurs réelles des émissions de CO<sub>2</sub> communiquées par type de véhicule et par constructeur et **publier** dans ses rapports annuels de surveillance le résultat de la comparaison de ces valeurs avec les valeurs de réception.

**Éco-innovations** : les constructeurs de voitures particulières neuves et leurs fournisseurs devraient être encouragés à homologuer et à intégrer **des technologies ou des ensembles technologiques** (éco-innovation) aptes à réduire davantage la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> qui y sont directement associées. Ces technologies seraient prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

Chaque année, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les technologies innovantes et les ensembles technologiques innovants qui ont été approuvés ou rejetés. Avant le 31 décembre 2013, elle devrait réexaminer les dispositions relatives aux éco-innovations.

**Évaluations** : les députés jugent essentiel que le véhicule pour lequel la conformité de la production est vérifiée soit soumis à un **essai de décélération en roue libre** afin de déterminer sa résistance aérodynamique et sa résistance au roulement et d'obtenir les valeurs à utiliser pour l'essai dynamométrique qui fait partie de la vérification concernant la conformité de la production.

Afin de garantir que les émissions mondiales réelles sont correctement reflétées et que les valeurs de CO<sub>2</sub> mesurées sont strictement comparables, la Commission devrait veiller à ce que **les éléments de la procédure d'essai** qui ont une influence significative sur les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées soient strictement définis.

**Paramètre d'utilité** : un amendement précise qu'un constructeur devra utiliser pour l'ensemble de son parc de voitures **le même paramètre de l'utilité (la masse ou l'empreinte au sol)**. Si un constructeur opte pour l'empreinte au sol comme paramètre de l'utilité permettant de fixer le respect de ses objectifs d'émissions spécifiques, il ne pourra plus utiliser à nouveau la masse au cours des années suivantes.

Les députés soulignent également la nécessité de recueillir des informations au sujet de la puissance maximale nette (kW) et de la capacité du moteur qui sont des paramètres importants qui influencent les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules.

**Réexamen** : compte tenu du fait qu'il est encore impossible de prévoir quelles nouvelles techniques d'entraînement seront acceptées par les consommateurs, les députés proposent de réviser la réglementation pour la période après 2020 pour le **1<sup>er</sup> janvier 2017 au plus tard** (plutôt que pour le 31 décembre 2014).

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 14/10/2013

Le Conseil a **examiné le texte de compromis final** d'un projet de règlement modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves. Ce texte a fait l'objet de négociations lors de trilogues informels avec le Parlement européen en juin dernier.

Le Conseil a confirmé qu'il souhaitait dégager dès que possible **un accord en première lecture avec le Parlement européen** sur ce dossier, et maintenir un niveau élevé d'ambition. Il a décidé de soutenir la présidence qui cherchera, avec la Commission, à **étudier avec le Parlement européen la possibilité de trouver une marge de flexibilité**, tout en préservant l'équilibre général du compromis trouvé en juin.

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 25/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1<sup>ère</sup> lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 499 voix pour, 107 contre et 9 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

**Objectifs d'émission** : conformément à la proposition de la Commission, le règlement fixerait un objectif, applicable à partir de 2020, de 95 g de CO<sub>2</sub> /km de niveau moyen d'émissions applicable au parc de voitures neuves.

Les députés ont demandé qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les producteurs qui représentent **moins de 1000 voitures particulières neuves par an** soient exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

**Objectifs en matière d'émissions spécifiques** : pour la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, seraient pris en compte:

- 65% en 2012,

- 75% en 2013,
- 80% en 2014,
- 100% de 2015 à 2019,
- 95% en 2020,
- 100% à partir de la fin de 2020.

**Bonifications relatives à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km** : pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km devrait compter pour :

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

**Éco-innovations** : à la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ensemble technologique innovant) serait examinée.

Ces technologies seraient 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 de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourrait atteindre **un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Un constructeur qui demande l'approbation d'une mesure en tant que technologie innovante devrait fournir à la Commission un rapport comprenant un **rapport de vérification** effectué par un organisme agréé et indépendant.

**Évaluation et rapports** : au plus tard le **31 décembre 2015**, la Commission devrait réexaminer les objectifs d'émissions spécifiques ainsi que les autres aspects du règlement, y compris si un **paramètre de l'utilité** est encore nécessaire et si la masse ou l'empreinte au sol constitue le paramètre de l'utilité le plus durable, afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> relatifs aux voitures particulières neuves pour la période postérieure à 2020.

La Commission devrait présenter les résultats de ce réexamen dans un rapport. Ce rapport devrait comprendre toute proposition de modification du règlement, y compris **l'éventuelle fixation d'un objectif réaliste et réalisable pour 2025**, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction automobile et des secteurs liés.

**Nouvelle procédure mondiale d'essai** : un considérant a souligné la nécessité de modifier le «nouveau cycle européen de conduite» actuellement utilisé pour s'assurer qu'il reflète bien les conditions de conduite réelles. **Une procédure d'essai nouvelle**, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible.

Afin de faire en sorte que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> déclarées pour les voitures particulières neuves se rapprochent de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, il est suggéré que **la nouvelle procédure mondiale d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers** (cycle mondial d'essai pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers - WLTP) s'applique dès que possible.

## Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves: modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020

2012/0190(COD) - 11/03/2014 - Acte final

OBJECTIF : réduire à l'horizon 2020 les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves.

CONTENU : le présent règlement modifie le [règlement \(CE\) n° 443/2009](#) en vue de **définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves**. Les prix élevés des carburants fossiles ont une incidence négative sur la reprise économique, sur la sécurité énergétique et sur le caractère abordable de l'énergie dans l'Union. Par conséquent, l'amélioration de la durabilité des voitures particulières neuves, en réduisant la dépendance vis-à-vis du pétrole, constitue une priorité.

Les principaux éléments de la modification sont les suivants :

**Objectif pour 2020** : le règlement établit les conditions auxquelles sont soumis les constructeurs automobiles pour atteindre l'objectif de 2020 relatif aux émissions de CO<sub>2</sub> (**95 g de CO<sub>2</sub>/km**) des voitures particulières neuves. L'objectif devra être rempli par chaque constructeur de manière progressive par **80%** des voitures neuves vendues en 2014, cette proportion passant à **95% en 2020** et atteignant **100% à partir de la fin de 2020**.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les producteurs qui représentent **moins de 1000 voitures particulières neuves par an** sont exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires.

**Bonifications** : le règlement prévoit également, **entre 2020 et 2022**, le recours à des «bonifications», c'est-à-dire des incitations afin que les constructeurs automobiles développent de nouvelles technologies et fabriquent des voitures à faibles niveaux d'émission (moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km). Ces bonifications seront **plafonnées à 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km par constructeur** pour la période de trois ans de 2020 à 2022.

**Éco-innovations** : à la demande d'un constructeur, il sera tenu compte de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les **technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes**. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur pourra atteindre **un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km**.

Ces technologies seront prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des **résultats vérifiables, reproductibles et comparables**. Les constructeurs qui demandent l'approbation d'une mesure en tant que technologie innovante devront fournir à la Commission un rapport comprenant **un rapport de vérification** effectué par un organisme agréé et indépendant.

**Procédure d'essai** : dans un considérant, il est souligné qu'une procédure d'essai nouvelle, plus réaliste et plus fiable devrait être approuvée dès que possible.

Afin de faire en sorte que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> déclarées pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs se rapprochent de leur valeur réelle dans des conditions normales d'utilisation, **la procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers (WLTP)** en cours d'élaboration dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe devrait être appliquée dès que possible.

**Réexamen** : la Commission réexaminera le règlement d'ici la fin de 2015 en vue de fixer des objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers au-delà de 2020. Le réexamen portera sur les objectifs d'émissions spécifiques et les modalités qui y sont fixés ainsi que sur d'autres aspects du règlement, y compris si un **paramètre de l'utilité** est encore nécessaire et si la masse ou l'empreinte au sol constitue le paramètre de l'utilité le plus durable.

La Commission devra présenter les résultats de ce réexamen dans un rapport. Ce rapport devra comprendre toute proposition de modification du règlement, y compris l'éventuelle fixation d'un **objectif réaliste et réalisable pour 2025**, fondé sur une analyse d'impact globale qui tiendra compte du maintien de la compétitivité du secteur de la construction automobile et des secteurs liés.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 08.04.2014.

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la Commission peut adopter des actes délégués afin notamment de modifier l'annexe II du règlement (CE) n° 443/2009 en ce qui concerne les exigences en matière de données et de compléter les règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans à compter de 8 avril 2014**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.