

Bruxelles, le 8.11.2017
COM(2017) 676 final

ANNEXES 1 to 5

ANNEXES

de la proposition de

règlement du Parlement européen et du Conseil

établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

↓ 443/2009

⇒ nouveau

ANNEXES

↓ 443/2009 (adapté)
⇒ nouveau

ANNEXE I

PARTIE A. OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES ☒ POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES ☒

1. ⇒ Pour l'année civile 2020, ⇐ Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ aux fins des calculs visés dans la présente annexe, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

~~a) À partir de 2012 jusqu'en 2015:~~

~~Émissions spécifiques de CO₂ = 130 + a × (M – M₀)~~

~~dans laquelle:~~

M	=	la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M₀	=	1 372,0
a	=	0,0457

↓ 6/2015 art. 1^{er} (adapté)

~~b) À partir de 2016:~~

~~Émissions spécifiques de CO₂ = 130 + a × (M – M₀)~~

~~dans laquelle:~~

M	=	la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M₀	=	1 392,4
a	=	0,0457

↓ 333/2014 art. 1^{er}, point 13
⇒ nouveau

~~À partir de 2020:~~

Émissions spécifiques de CO₂ = 95 + a · (M – M₀)

où~~Dans laquelle:~~

M	=	la masse ⇨ en ordre de marche ⇐ du véhicule en kilogrammes (kg)
M ₀	=	la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 2 ⇨ 1 379,88 ⇐

a	=	0,0333
---	---	--------

↓ 443/2009 (adapté)

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur ~~dans une année civile~~ ☒ en 2020 ☒ est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ ~~de pour~~ chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

↓ 2017/1502 art. 1^{er} et annexe, point 1 (adapté)
⇒ nouveau

3. En 2021, l'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur est calculé comme suit:

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

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission¹ et calculées en application des dispositions de l'article 4, ~~paragraphe 3, second alinéa, sixième~~ second tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application des articles 5 ~~bis~~ et ~~12~~ 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission² et calculées en application des dispositions de l'article 4, ~~paragraphe 3, second alinéa, sixième~~ ☒ second ☒ tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application des articles 5 ~~bis~~ et ~~12~~ 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{objectif2020}}$ ~~est correspond à~~ l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux ~~points 1(e) et 2,~~ de la présente annexe.

4. ~~À partir de~~ ⇒ Pour les années civiles ☒ 2021 ☒ à 2024 ☒, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

¹ Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 1).

² Règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 644).

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{objectif de référence}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{objectif de référence}}$ ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est correspond à l'objectif d'émissions spécifiques de référence $\boxtimes$ WLTP $\boxtimes$ pour 2021, calculé conformément au point 3;

a ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est égal à 0,0333;

M_0 ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est correspond à la masse moyenne $\boxtimes$ en ordre de marche $\boxtimes$ (M), ~~telle que définie au point 1,~~ des véhicules neufs enregistrés au cours de l'année cible, exprimée en kilogrammes (kg);

M_0 ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est $\Rightarrow$ égale à 1379,88 en 2021, et $\Leftarrow$ ~~telle que définie au point 1,~~ $\boxtimes$ à l'article 13, paragraphe 1, point a) $\boxtimes$ $\Rightarrow$ pour la période 2022, 2023 et 2024 $\Leftarrow$;

$M_{0,2020}$ ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est correspond à la masse moyenne $\boxtimes$ en ordre de marche $\boxtimes$ (M), ~~telle que définie au point 1,~~ des véhicules neufs enregistrés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ ~~est tel que défini au point 1 c)~~ est égale à la valeur $\Rightarrow$ 1379,88 $\Leftarrow$ ~~M0 applicable durant l'année de référence 2020.~~

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:

$$\text{Objectif après dérogation} \text{ ~~Derogation target~~ }_{2021} = \text{WLTP}_{CO_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objectif 2021}}}{\text{NEDC}_{CO_2}} \right)$$

où:

WLTP_{CO_2} est tel que défini au point 3;

NEDC_{CO_2} est tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{\text{objectif 2021}}$ est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 déterminé par la Commission en application de l'article ~~44~~ 10 du présent règlement.

 nouveau

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

6.1 Objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030

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

$$\text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025} = \text{objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2021} \cdot (1 - \text{facteur de réduction}_{2025})$$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures nouvellement immatriculées de chaque constructeur individuel, des objectifs d'émissions spécifiques déterminés pour chaque constructeur individuel en 2021 conformément au point 4 de la présente annexe;

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

6.1.2 Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2030 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ · (1- facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures nouvellement immatriculées de chaque constructeur individuel, des objectifs d'émissions spécifiques déterminés pour chaque constructeur individuel en 2021 conformément au point 4;

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

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

6.2.1 De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

a₂₀₂₅ est égal à
$$\left(\frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}} \right)$$

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 explicative) et aux émissions spécifiques de CO₂ spécifiques (variable dépendante) de chaque véhicule individuel du parc de l'UE en 2021;

Émissions moyennes₂₀₂₁ est la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules nouvellement immatriculés 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, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM₀ est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

6.2.2 À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

a₂₀₃₀ est égal à
$$\left(\frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}} \right)$$

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 explicative) et aux émissions spécifiques de CO₂ (variable dépendante) de chaque véhicule individuel du parc de l'UE en 2021;

Émissions moyennes₂₀₂₁ est la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules nouvellement immatriculés 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, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM₀ est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

6.3 Objectif d'émissions spécifiques à partir de 2025

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

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO₂ de référence déterminé conformément au point 6.2.1 pour la période 2025 à 2029 et au point 6.2.2 pour 2030 et au-delà;

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 nouvellement immatriculées du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules 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 immatriculées au cours de l'année civile concernée

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

x est égal à 15 % pour les années 2025 à 2029 et à 30 % pour les années 2030 et au-delà.

↓ 510/2011 (adapté)
⇒ nouveau

ANNEXE I

PARTIE B. OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO₂ ☒ POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ☒

1. ⇒ En 2020, ⇐ P pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de CO₂ ~~indicatives, mesurées en grammes par kilomètre~~, sont déterminées selon ~~les~~ formules suivantes:

~~a) de 2014 à 2017:~~

~~Émissions spécifiques de CO₂ indicatives = 175 + a × (M - M₀)~~

~~où:~~

M	=	la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M₀	=	1706,0
a	=	0,003;

↓ 748/2017 art. 1^{er}

~~b) À partir de 2018:~~

~~Émissions spécifiques de CO₂ = 175 + a × (M - M₀)~~

~~où:~~

M	=	la masse du véhicule en kilogrammes (kg)
M₀	=	1766,4

a	=	0,093;
---	---	--------

↓ 253/2014 art. 1^{er}, point 7)
⇒ nouveau

~~e) à compter de 2020:~~

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

où:

M	=	la masse ⇒ en ordre de marche ⇐ du véhicule en kilogrammes (kg)
M ₀	=	la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5 ⇒ 1 766,4 ⇐
a	=	0,096.

↓ 510/2011
⇒ nouveau

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur ~~dans une année civile~~ ⇒ en 2020 ⇐ est égal à la moyenne des émissions spécifiques ~~indicatives~~ de CO₂ ~~de pour~~ chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

↓ 2017/1499 art. 1^{er} et annexe, point 1) (adapté)
⇒ nouveau

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

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

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application de l'article ~~12~~ 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152 de la Commission, sans qu'il soit tenu compte

des réductions des émissions de CO₂ dues à l'application de l'article ~~12~~ 11 du présent règlement;

$NEDC_{objectif2020}$ ~~est~~ ~~correspond~~ à l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 ~~e)~~ et 2 de la présente annexe.

4. ~~À partir de~~ $\Rightarrow$ Pour les années civiles $\Leftarrow$ 2021 $\Rightarrow$ à 2024 $\Leftarrow$, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

Objectif d'émissions spécifiques = $WLTP_{objectif\ de\ référence} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset2020} - M_{0,2020})]$

où:

$WLTP_{objectif\ de\ référence}$ ~~est~~ ~~correspond~~ à l'objectif d'émissions spécifiques de référence $\boxtimes$ $WLTP_{\boxtimes}$ pour 2021, calculé conformément au point 3;

a ~~est égal à 0,096 tel que défini au point 1 e);~~

$M_{\emptyset}$ ~~est~~ ~~correspond~~ à la masse moyenne $\Rightarrow$ en ordre de marche $\Leftarrow$ (M), ~~elle~~ ~~que~~ ~~définie~~ ~~au~~ ~~point~~ ~~1,~~ des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

M_0 ~~est tel que défini au point 1 e)~~ $\Rightarrow$ est égale à 1 766,4 en 2020 et, pour la période 2021, 2022 et 2023, à la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011, et pour 2024, à la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point b), du présent règlement $\Leftarrow$;

$M_{\emptyset2020}$ ~~est~~ ~~correspond~~ à la masse moyenne $\Rightarrow$ en ordre de marche $\Leftarrow$ (M), ~~elle~~ ~~que~~ ~~définie~~ ~~au~~ ~~point~~ ~~1,~~ des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ $\Rightarrow$ est égale à 1 766,4 $\Leftarrow$ ~~est la valeur M_0 applicable durant l'année de référence 2020.~~

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:

Objectif après dérogation₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{objectif2021}}{NEDC_{CO_2}} \right)$

où:

$WLTP_{CO_2}$ est tel que défini au point 3;

$NEDC_{CO_2}$ est tel que défini au point 3;

$NEDC_{objectif2021}$ est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 déterminé par la Commission en application de l'article 11 du présent règlement.

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

6.1 Objectifs à l'échelle du parc de l'UE pour 2025 et 2030

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

Objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅ = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ · (1- facteur de réduction₂₀₂₅)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés de chaque constructeur individuel, des objectifs d'émissions spécifiques déterminés pour chaque constructeur individuel en 2021 conformément au point 4;

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

6.1.2. Objectif à l'échelle du parc de l'UE pour 2030 et au-delà

Objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ × (1- facteur de réduction₂₀₃₀)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₁ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés de chaque constructeur individuel, des objectifs d'émissions spécifiques déterminés pour chaque constructeur individuel en 2021 conformément au point 4;

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

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

6.2.1. De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅ + α · (TM-TM₀)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅ est déterminé conformément au point 6.1.1;

α est égal à a₂₀₂₅ lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est égale ou inférieure à TM₀ déterminée conformément

à l'article 13, paragraphe 1, point d), et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est supérieure à TM_0 déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d)

où

$$a_{2025} \text{ est égal à } ; \left(\frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2025}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}} \right)$$

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 explicative) et aux émissions spécifiques de CO_2 (variable dépendante) de chaque véhicule nouvellement immatriculé du parc de l'UE en 2021;

$\text{Émissions moyennes}_{2021}$ est la moyenne des émissions spécifiques de CO_2 de tous les véhicules nouvellement immatriculés 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, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;

TM_0 est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

6.2.2. À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀ est déterminé conformément au point 6.1.2;

α est égal à a_{2030} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est égale ou inférieure à TM_0 déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d), et à a_{2021} lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules nouvellement immatriculés d'un constructeur est supérieure à TM_0 déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d)

où:

$$a_{2030} \text{ est égal à } \frac{a_{2021} \cdot \text{Objectif à l'échelle du parc de l'UE}_{2030}}{\text{Émissions moyennes}_{2021}},$$

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 explicative) et aux émissions spécifiques de CO ₂ spécifiques (variable dépendante) de chaque véhicule nouvellement immatriculé du parc de l'UE en 2021;
Émissions moyennes ₂₀₂₁	est la moyenne des émissions spécifiques de CO ₂ de tous les véhicules nouvellement immatriculés 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, de tous les véhicules nouvellement immatriculés du constructeur au cours de l'année civile concernée;
TM ₀	est la valeur déterminée conformément à l'article 13, paragraphe 1, point d).

6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

6.3.1. De 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{\text{objectifs}}$ – objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₂₅)) · facteur ZLEV

où:

objectif d'émissions spécifiques est l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour le constructeur déterminé conformément au point 6.2.1.

$\emptyset_{\text{objectifs}}$ est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés de chaque constructeur individuel, de tous les objectifs d'émissions spécifiques de référence déterminés 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 véhicules utilitaires légers nouvellement immatriculés du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, chacun d'entre eux étant compté comme ZLEV_{spécifique} conformément à la formule ci-dessous, divisé par le nombre total de véhicules utilitaires légers immatriculés au cours de l'année civile concernée

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

x est égal à 15 %.

6.3.2. À partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence – ($\emptyset_{\text{objectifs}}$ – objectif à l'échelle du parc de l'UE₂₀₃₀)) · facteur ZLEV

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;

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

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

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

x est égal à 30 %.

↓ 397/2013 art.1^{er} et annexe
(adapté)

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

↓ 2017/1502 art. 1^{er} et annexe,
point 2 a)
⇒ nouveau

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée ⇒ en tant que véhicule de catégorie M1 ⇐ sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) numéro de réception par type et son extension;
- c) type, variante et version (le cas échéant);
- d) marque et dénomination commerciale;
- e) catégorie due véhicule réceptionné;
- f) nombre total de nouvelles immatriculations;
- g) masse en ordre de marche;
- h) émissions spécifiques de CO₂ (NEDC et WLTP);
- i) empreinte au sol; ~~la~~ empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- j) type de carburant et mode de carburation;
- k) cylindrée;
- l) consommation d'énergie électrique;
- m) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO₂ obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);
- n) puissance nette maximale ~~nette~~;
- o) numéro d'identification du véhicule;
- p) masse d'essai WLTP;
- q) facteurs de déviation et de vérification visés au point 3.2.8 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;
- r) catégorie due véhicule immatriculé;

⇓ nouveau

- s) numéro d'identification de la famille de véhicules;
- t) autonomie électrique, le cas échéant.

↓ 2017/1502 art. 1^{er} et annexe,
point 2 a) (adapté)

~~Cependant, pour l'année civile 2017, la communication des données visées au point g), en ce qui concerne les valeurs d'émission de CO₂ WLTP, et au point l), en ce qui concerne les réductions d'émissions WLTP obtenues par éco-innovations, ainsi que des données visées aux points n), o) et q), peut être facultative.~~

~~À compter de l'année civile 2018,~~ Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 87, tous les paramètres énumérés au présent point en respectant le format défini dans la partie ~~CB~~, point section 2.

~~Les États membres communiquent les données visées au point f) pour les années civiles 2017 et 2018.~~

↓ 397/2013 art. 1^{er} et annexe
(adapté)

2. Les données visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée, ~~ou sont cohérentes par rapport au certificat de conformité délivré par le constructeur de la voiture particulière concernée. Lorsque le certificat de conformité n'est pas utilisé, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. Lorsque, pour une voiture particulière, tant une valeur minimale qu'une valeur maximale sont spécifiées pour la masse ou l'empreinte au sol visées au point 1 i), les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement.~~ Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:

~~a) les sources utilisées pour la collecte des données visées au point 1;~~

~~ba)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type;

~~eb)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle;

~~ec)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.

~~e) le pourcentage de stations d'essence sur leur territoire proposant du carburant E85.~~

~~PARTIE B — Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves~~

~~Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, points 1 et 3, sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.~~

~~1. Nombre de voitures particulières neuves immatriculées~~

~~Les États membres déterminent le nombre de voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée, réparti entre véhicules soumis à~~

~~la réception CE par type, à une réception individuelle et à une réception nationale de petites séries.~~

~~2. Ventilation par version de voitures particulières neuves~~

~~Pour chaque version de chaque variante de chaque type de voiture particulière neuve, le nombre de voitures particulières neuves nouvellement immatriculées et les données visées à la partie A, point 1, sont recueillies.~~

~~3. Les stations d'essence situées sur leur territoire qui fournissent du carburant E85 sont indiquées conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° 1014/2010 de la Commission².~~

↓ 2017/1502 art. 1^{er} et annexe,
point 2 b) (adapté)
⇒ nouveau

PARTIE ~~€~~ B — Format de transmission des données

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

Section 1 — Données de surveillance agrégées

État membre ⁴	
Année	
Source des données	
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 faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries	

Section 2 — Données de surveillance détaillées pour chaque véhicule

Référence à la partie point <u>section</u> 1	Données détaillées par véhicule immatriculé
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM

³ ~~JO L 293 du 11.11.2010, p. 15.~~

⁴ Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, «EL» et «UK».

	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre ¹
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque et dénomination commerciale
e)	Catégorie <u>due</u> véhicule réceptionné
f)	Nombre total de nouvelles immatriculations (pour 2017 et 2018)
g)	Masse en ordre de marche
h)	Émissions spécifiques de CO ₂ (combinées) Valeur NEDC ⇒ jusqu'au 31 décembre 2020, sauf pour les véhicules qui relèvent du champ d'application de l'article 5, pour lesquels la valeur NEDC est déterminée, jusqu'au 31 décembre 2022, conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (EU) 2017/1153 ⇐
	Émissions spécifiques de CO ₂ (combinées) Valeur WLTP (à partir de 2019)
i)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de <u>l'autre essieu</u> l'essieu directeur (essieu 2)
j)	Type de carburant
	Mode de carburation
k)	Cylindrée (cm ³)
l)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
m)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO ₂ NEDC obtenues par éco-innovations ⇒ jusqu'à et y compris l'année 2020 ⇐

	Réductions totales des émissions de CO ₂ WLTP obtenues par éco-innovations (à partir de 2019)
n)	Puissance nette maximale
o)	Numéro d'identification du véhicule (à partir de 2019)
p)	Masse d'essai WLTP (à partir de 2019)
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
⇒	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Catégorie <u>due</u> véhicule immatriculé
<u>s)</u>	⇒ Numéro d'identification de la famille de véhicules ⇐
<u>t)</u>	⇒ Autonomie électrique, le cas échéant ⇐

⊠ Notes: ⊠

1 Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne «nom du constructeur dans le registre de l'État membre» alors que dans la colonne «nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne» est indiqué: «AA-NSS» ou «AA-IVA» suivant le cas.

Annexe H III

***SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS ☒ DES VÉHICULES
UTILITAIRES LÉGERS ☒***

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

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe,
point 1 a) (adapté)
→₁ 2017/1499 art. 1^{er} et annexe,
point 2 a) i)
→₂ 2017/1499
⇒ nouveau

1. Données détaillées

1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N1, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes pour chaque véhicule utilitaire léger neuf la première fois qu'il est immatriculé sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) numéro de réception par type et son extension;
- c) type, variante et version;
- d) marque;
- e) catégorie due véhicule réceptionné;
- f) catégorie due véhicule immatriculé;
- g) émissions spécifiques de CO₂ →₁ (NEDC et WLTP) ← ;
- h) masse en ordre de marche;
- i) masse maximale en charge techniquement admissible;
- j) empreinte au sol: empattement, largeur de voie de l'essieu directeur et largeur de voie de l'autre essieu;
- k) type de carburant et mode de carburation;
- l) cylindrée;
- m) consommation d'énergie électrique;
- n) code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes et réduction des émissions de CO₂ obtenue grâce à cette technologie →₂ (NEDC et WLTP) ←;
- o) numéro d'identification du véhicule;

↓ 2017/1499 art.1^{er} et annexe,
point 2 a) i)

- p) masse d'essai WLTP;
- q) facteurs de déviation et de vérification visés au point 3.2.8 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;
- r) numéro d'identification de la famille de véhicules déterminé conformément au point 5.0 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;

↓ nouveau

- s) autonomie électrique, le cas échéant.

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe,
point 1 a)

~~Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé.~~

↓ 2017/1499 art. 1^{er} et annexe,
point 2 a) ii) (adapté)

~~Pour l'année civile 2017, la communication des données visées au point g), en ce qui concerne les valeurs d'émission de CO₂ WLTP, et au point n), en ce qui concerne les réductions d'émissions WLTP dues à des éco-innovations, ainsi que des données visées aux points p) et r), peut être facultative.~~

~~À compter de l'année civile 2018,~~ Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 87, tous les paramètres énumérés au présent point en respectant le format défini dans la partie C, section 2, de la présente annexe.

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe,
point 1 a)

- 1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétapes et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N₁, les États membres recueillent, pour chaque année civile, les données détaillées suivantes en ce qui concerne:

- a) le véhicule (incomplet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) ~~du point de la section 1.1~~ ou, au lieu des données indiquées aux points h) et i), la masse ajoutée par défaut communiquée dans le cadre des informations relatives à la réception par type précisées à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE;
- b) le véhicule (complet) de base: les données indiquées aux points a), b), c), d), e), g), h), i), n) et o) ~~du point de la section 1.1~~;
- c) le véhicule complété: les données indiquées aux points a), f), g), h), j), k), l), m) et o) de la section 1.1.

Si aucune des données visées aux points a) et b) ~~du point de la présente section~~ ne peut être communiquée pour le véhicule de base, l'État membre communique à la place les données relatives au véhicule complété.

Le format présenté à la partie C, section 2, est utilisé pour les véhicules complétés de catégorie N₁.

Le numéro d'identification du véhicule visé au point o) ~~du point de la section~~ 1.1 n'est pas rendu public.

↓ 510/2011 (adapté)
→₁ 205/2012 art. 1^{er} et annexe,
point 1 a)

2. →₁ Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité ~~ou sont cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur du véhicule utilitaire léger concerné. Lorsque le certificat de conformité n'est pas utilisé, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance.~~ ← Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour un véhicule utilitaire léger, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe,
point 1 b)

3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:

~~a) les sources utilisées pour la collecte des données détaillées visées à la section 1;~~

~~ba)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;

~~eb)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes, le cas échéant;

~~ec)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception individuelle;

~~ed)~~ le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries.

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe,
point 2 a)

B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs

Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, ~~points sections~~ 1 et 3, de la présente annexe sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés

Les États membres déterminent le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée, ventilé entre les véhicules soumis à la réception CE par type, les véhicules soumis à une réception individuelle et les véhicules soumis à une réception nationale de petites séries, ainsi que, le cas échéant, le nombre de véhicules multiétapes.

↓ 510/2011 (adapté)

⇒ nouveau

72. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO₂, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et ⇒ , au besoin, ⇐ elle révisé, en y apportant les modifications nécessaires à la législation applicable en matière de réception par type à l'échéance du 31 décembre 2011 au plus tard.

~~Lors de la définition d'une telle procédure, la Commission détermine, le cas échéant, les modalités de surveillance de la valeur de masse et d'émissions de CO₂, sur la base d'un tableau reprenant les valeurs d'émissions de CO₂ correspondant aux différentes classes de poids inertiel final, ou sur la base d'une seule valeur d'émissions de CO₂ dérivée de la masse du véhicule de base plus une masse ajoutée par défaut, en fonction de la classe concernée de la catégorie N₁. Dans ce dernier cas, cette masse serait également reprise pour la partie C de la présente annexe.~~

~~La Commission veille également à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété.~~

↓ 404/2014 art. 1^{er} et annexe, point 2 c)

⇒ nouveau

Bien que ⇒ , pour les besoins du calcul de l'objectif de 2020 conformément à l'annexe I, partie B, point 1, ⇐ la masse ajoutée par défaut soit prise en compte pour la partie C de la présente annexe, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 87, paragraphe 4.

Lorsque le véhicule de base est un véhicule complet, la masse en ordre de marche de ce véhicule est utilisée pour le calcul de l'objectif d'émissions spécifiques. Toutefois, lorsque cette valeur de masse ne peut pas être déterminée, la masse en ordre de marche du véhicule complété peut être utilisée pour le calcul provisoire de l'objectif d'émissions spécifiques.

↓ 404/2014 art.1^{er} et annexe, point 3 (adapté)
 →₁ 2017/1499 art. 1^{er} et annexe, point 2 b) i)
 →₂ 2017/1499
 ⇒ nouveau

C. Formats de transmission des données

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

<i>Section 1 — Données de surveillance agrégées</i>	
État membre ⁵	
Année	
Source des données	
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 faisant l'objet d'une réception nationale de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes (le cas échéant)	

<i>Section 2 — Données de surveillance détaillées — pour chaque véhicule</i>	
Référence à la partie A, point <u>section</u> 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé ⁽¹⁾
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'UE ⁽²⁾
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLET/VÉHICULE DE BASE ⁽³⁾
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLÉTÉ ⁽³⁾

⁵ Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, «EL» et «UK».

	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre ⁽²⁾
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque
e)	Catégorie <u>due</u> véhicule réceptionné
f)	Catégorie <u>due</u> véhicule immatriculé
→ ₁ g) ←	→ ₁ Émissions spécifiques de CO ₂ (combinées) Valeur NEDC ← ⇒ jusqu'au 31 décembre 2020 ⇐
	→ ₁ Émissions spécifiques de CO ₂ (combinées) Valeur WLTP (à partir de 2018) ←
h)	Masse en ordre de marche VÉHICULE DE BASE
	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) ⁽⁴⁾	Masse maximale en charge techniquement admissible
j)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)
k)	Type de carburant
	Mode de carburation
l)	Cylindrée (cm ³)
m)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
→ ₂ n) ←	→ ₂ Code de la ou des éco-innovations ←
	→ ₂ Réductions totales des émissions de CO ₂ NEDC obtenues par éco-innovations ← ⇒ jusqu'au 31 décembre 2020 ⇐
	→ ₂ Réductions totales des émissions de CO ₂ WLTP

	obtenues par éco-innovations (à partir de 2018) ←
o)	Numéro d'identification du véhicule

↓ 2017/1499 art. 1^{er} et annexe, point 2 b) iii)

p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Numéro d'identification de la famille de véhicules

↓ nouveau

s)	Autonomie électrique, le cas échéant
----	--------------------------------------

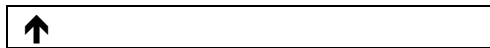
↓ 404/2014 art.1^{er} et annexe, point 3 (adapté)

Point 2.17.2 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE ⁶	Masse ajoutée par défaut (le cas échéant, pour les véhicules multiétapes)
--	---

⊗ Notes: ⊗

- (1) Lorsque, dans le cas de véhicules multiétapes, les données ne peuvent pas être communiquées pour le véhicule de base, l'État membre communique au moins les données indiquées dans le présent format pour le véhicule complété.
- (2) Dans le cas d'une réception nationale de petites séries (NSS) ou d'une réception individuelle (IVA), le nom du constructeur est indiqué dans la colonne «nom du constructeur dans le registre de l'État membre» alors que dans la colonne «nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne» est indiqué: «AA-NSS» ou «AA-IVA» suivant le cas.
- (3) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer le constructeur du véhicule (incomplet/complet) de base. Si le constructeur du véhicule de base n'est pas connu, indiquer uniquement le constructeur du véhicule complété.
- (4) Dans le cas de véhicules multiétapes, indiquer la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base.
- (5) Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.

⁶ Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse en ordre de marche et la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base peuvent être remplacées par la masse ajoutée par défaut indiquée dans les informations relatives à la réception par type conformément à l'annexe I, point 2.17.2, de la directive 2007/46/CE.



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 003 du 7.1.2015, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission	(JO L 221 du 26.8.2017, p. 4)
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 072 du 10.3.2012, p. 2)
Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 084 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

TABLE DE CORRELATION

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Le présent règlement
Article 1 ^{er} , premier alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
Article 1 ^{er} , deuxième alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 1 ^{er} , troisième alinéa	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 3
—	—	Article 1 ^{er} , paragraphe 4
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, formule introductive	Article 3, paragraphe 1, formule introductive	Article 3, paragraphe 1, formule 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 e)	Article 3, paragraphe 1, point j)	—
Article 3, paragraphe 1, points f) et g)	Article 3, paragraphe 1, points h) et i)	Article 3, paragraphe 1, points h) et i)
—	—	Article 3, paragraphe 1, points j), k) et l)
Article 3, paragraphe 1, point k)	—	—
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1	—	—
—	—	Article 4, paragraphe 1, formule introductive

–	–	Article 4, paragraphe 1, point a)
–	Article 4, premier alinéa	Article 4, paragraphe 1, point b)
–	–	Article 4, paragraphe 1, point c)
–	Article 4, deuxième alinéa	Article 4, paragraphe 2
Article 4, deuxième alinéa	Article 4, troisième alinéa	Article 4, paragraphe 3
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 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 8, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 7	–
Article 8, paragraphe 7	–	Article 7, paragraphe 6, premier alinéa
–	–	Article 7, paragraphe 6, deuxième alinéa
–	Article 8, paragraphe 8	–
Article 8, paragraphe 8	–	–
Article 8, paragraphe 9	Article 8, paragraphe 9	Article 7, paragraphe 7
–	–	Article 7, paragraphe 8
–	Article 8, paragraphe 10	Article 7, paragraphe 9
Article 9, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, formule introductive	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, formule introductive	Article 8, paragraphe 2
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
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, formule introductive	Article 10, paragraphe 1, formule introductive	Article 9, paragraphe 1, formule introductive
Article 10, paragraphe 1, points a), b), c) d) et e)	Article 10, paragraphe 1, points a), b), c) d) et e)	Article 9, paragraphe 1, points a), b), c) d) et e)
–	–	Article 9, paragraphe 1, point f)
Article 10, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
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
Article 11, paragraphe 4, premier alinéa	—	Article 10, paragraphe 4, premier alinéa
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, formule introductive	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, formule 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 11, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas	—	Article 10, paragraphe 4, troisième et quatrième alinéas
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
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, paragraphe 1
–	–	Article 12, paragraphe 2
–	–	Article 12, paragraphe 3
Article 13, paragraphe 1	–	–
–	–	Article 13, titre
–	–	Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, formule introductive
Article 13, paragraphe 2, premier alinéa	–	Article 13, paragraphe 1, point a)
–	Article 13, paragraphe 2	Article 13, paragraphe 1, point b)
		Article 13, paragraphe 1, points c) et d)
Article 13, paragraphe 2, deuxième alinéa	–	–
Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa	–	Article 13, paragraphe 2
–	Article 13, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1
–	Article 13, paragraphe 4	–
–	Article 13, paragraphe 5	–
Article 13, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 6	Article 14, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 4	–	–
Article 13, paragraphe 5	–	–
Article 13, paragraphe 6	Article 13, paragraphe 3	–
Article 13, paragraphe 7	–	Article 14, paragraphe 3
Article 14, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1	Article 15, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 2	Article 15, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 3	Article 15, paragraphe 3
Article 14 bis, paragraphe 1	Article 15, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 1

Article 14 bis, paragraphe 2
Article 14 bis, paragraphe 3
Article 14 bis, paragraphe 4
Article 14 bis, paragraphe 5
—
Article 15
Article 16
Annexe I
—
Annexe II, partie A
Annexe II, partie B
Annexe II, partie C
—
—
—

Article 15, paragraphe 1
Article 16
Article 15, paragraphe 2
Article 17
—
—
Article 18
—
Annexe I
—
—
—
Annexe II
—
—

Article 16, paragraphe 2
Article 16, paragraphe 3
—
—
Article 17
Article 17
Article 18
Annexe I, partie A
Annexe I, partie B
Annexe II, partie A
—
Annexe II, partie B
Annexe III
Annexe IV
Annexe V