

E 7536

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 25 juillet 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 25 juillet 2012

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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 CO₂ des voitures particulières neuves.

COM (2012) 393 FINAL



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 19 juillet 2012 (24.07)
(OR. en)**

12733/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0190 (COD)**

**ENV 628
ENT 181
CODEC 1935**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	12 juillet 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 393 final
Objet:	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 CO2 des voitures particulières neuves

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2012) 393 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

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 CO₂ des voitures particulières neuves

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Contexte général**

L'Union européenne s'est fixé pour objectif de limiter le réchauffement de la planète à 2 °C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. La réalisation de cet objectif nécessite un arrêt de la croissance des émissions mondiales d'ici à 2020 et une réduction de ces émissions d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à leurs niveaux de 1990. Le Conseil européen a réaffirmé l'objectif de l'UE visant une réduction de 80 à 95 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990 dans le cadre des réductions à réaliser collectivement par les pays développés.

Les politiques actuelles ne permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) que d'environ 40 % d'ici à 2050. Le document de la Commission intitulé «*Feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050*»¹ indique comment atteindre l'objectif de réduction des émissions intérieures de 80 % d'ici à 2050 de la manière économiquement la plus avantageuse. La feuille de route montre que tous les secteurs de l'économie doivent participer à l'effort et que, selon le scénario, il est nécessaire que par rapport à 1990, les émissions produites par les transports se situent entre +20 % et -9 % d'ici à 2030 et diminuent de 54 % à 67 % d'ici à 2050².

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 %. En 2008, environ 70 % des émissions de CO₂ dues aux transports étaient imputables au transport routier³. Ce secteur représente ainsi la deuxième source d'émissions de GES dans l'UE et contribue environ pour un cinquième aux émissions totales de CO₂ 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 GES provenant de ce secteur d'ici à 2050.

- **Le règlement**

Le règlement (CE) n° 443/2009 établit le cadre de la réduction des émissions de CO₂ 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. Cet objectif a été fixé dans le cadre du processus de codécision et n'est pas reconsidéré lors du réexamen.

¹ COM/2011/0112 final.

² Excepté les émissions des transports maritimes internationaux.

³ *Les transports dans l'UE en chiffres*, 2011, Commission européenne.

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.

Les modalités sont des aspects de la mise en œuvre qui ont une incidence sur la façon dont l'objectif en matière d'émissions est 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 CO₂ (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.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

- *Expertise externe*

Une étude externe intitulée «*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from cars*»⁴ (appui à la révision du règlement (CE) n° 443/2009 relatif aux émissions de CO₂ des voitures) constitue l'analyse principale qui sous-tend la proposition. Elle évalue différentes modalités et analyse leurs coûts. Le modèle PRIMES-TREMOVE a été utilisé pour évaluer les incidences globales des objectifs pour 2020.

- *Consultation des parties intéressées*

Les parties prenantes ont été consultées officiellement au moyen d'un questionnaire en ligne et lors d'une réunion. Les informations qu'elles ont communiquées ont été prises en considération dans l'évaluation des différentes solutions possibles pour réguler les émissions de CO₂ provenant des voitures.

– Consultation publique

Une consultation publique en ligne a été réalisée au cours de l'automne 2011. Les réponses reçues font dans l'ensemble clairement ressortir qu'il est important de réguler les émissions provenant des véhicules, que la régulation de ces émissions doit s'inscrire dans le cadre des objectifs de réduction des GES à long terme et qu'elle doit être fondée sur les émissions moyennes des véhicules neufs et être neutre sur le plan technologique. Les avis étaient très partagés sur la question de savoir si la législation en vigueur fonctionne bien. La raison principale semble être que la législation actuelle est considérée par beaucoup comme n'étant pas suffisamment solide. Il existe une forte demande pour la fixation d'objectifs au-delà de 2020, indépendamment de toute autre mesure susceptible d'être mise en œuvre. Les résultats de la consultation publique ont été résumés et publiés⁵.

– Réunion des parties prenantes

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

Une réunion a eu lieu avec les parties prenantes le 6 décembre 2011. Les résultats de l'étude ont été présentés, et les présentations de la réunion ainsi qu'une synthèse des discussions ont été publiées⁶. Les participants n'ont pas exprimé de désaccord de fond sur l'analyse présentée; les ONG ont fait valoir que, les coûts étant moins élevés que précédemment prévu, il conviendrait de resserrer les objectifs.

Analyse d'impact

Une analyse d'impact conjointe appuyant la proposition considérée et une proposition équivalente visant à modifier le règlement (UE) n° 510/2011 a été rédigée. Une approche large a été adoptée afin de recenser les options stratégiques couvrant les questions soulevées dans la législation, les questions soulevées par la mise en œuvre et les questions évaluées dans les études analysant les approches possibles pour améliorer l'efficacité de la législation. 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.

Sur la base d'une analyse des incidences économiques, environnementales et sociales de ces différents aspects, l'analyse d'impact est parvenue aux conclusions suivantes:

- la masse doit rester le paramètre de l'utilité pour les voitures; la courbe de valeurs limites doit rester linéaire;
- les données indiquent que la pente de la courbe doit être établie à un niveau relativement bas pour réduire les distorsions sur le marché;
- la prime sur les émissions excédentaires doit être maintenue à 95 EUR par g/km par véhicule;
- le règlement doit être actualisé afin de le rendre conforme au traité de Lisbonne;
- la procédure de dérogation doit être simplifiée par l'introduction, pour les plus petits constructeurs, d'une exemption «de minimis» de l'obligation d'atteindre un objectif en matière d'émissions de CO₂. En outre, une plus grande souplesse doit être autorisée quant à la date d'octroi des dérogations pour les petits constructeurs.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

L'UE a déjà pris des mesures dans ce domaine lorsqu'elle a adopté le règlement (CE) n° 443/2009 fondé sur le chapitre du traité relatif à l'environnement. Le marché unique justifie également qu'une action soit entreprise au niveau de l'UE plutôt qu'au niveau des États

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

membres de manière à garantir l'existence d'exigences communes dans l'ensemble de l'UE et, partant, à minimiser les coûts pour les constructeurs.

L'adoption de la proposition n'entraînera pas l'abrogation d'actes législatifs en vigueur.

Résumé des mesures proposées

La proposition modifie le règlement en vue de la mise en œuvre des modalités de réalisation de l'objectif de 95 g de CO₂/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 CO₂/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 CO₂;
- 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.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'implique pas le recours à des ressources financières complémentaires.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

- Clause de réexamen/révision/suppression automatique

La proposition contient une clause de réexamen.

- Espace économique européen

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

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 CO₂ des voitures particulières neuves

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,

vu l'avis du Comité des régions⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 13, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers⁹ prévoit que la Commission doit réexaminer les modalités de réalisation, pour 2020, de l'objectif de 95 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, en particulier les formules détaillées à l'annexe I et les dérogations prévues à l'article 11. La proposition de modification du règlement doit être aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, durable et équitable du point de vue social.
- (2) Il convient de préciser qu'aux fins de la vérification du respect de l'objectif de 95 g de CO₂/km, les émissions de CO₂ devraient continuer à être mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation

⁷ JO C du ..., p. ...

⁸ JO C du ..., p. ...

⁹ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

et l'entretien des véhicules¹⁰ et conformément à ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

- (3) Compte tenu du niveau élevé des coûts de recherche et de développement et des coûts de production unitaires des premières générations de véhicules à très faibles émissions de carbone, il y a lieu d'accélérer et de faciliter, à titre provisoire et dans une mesure restreinte, la procédure de mise sur le marché de l'Union de ces véhicules à leur stade initial de commercialisation.
- (4) Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les petits constructeurs du respect des objectifs d'émissions spécifiques définis selon l'utilité du véhicule, de la charge administrative importante liée à la procédure de dérogation et des avantages marginaux en termes de réduction des émissions de CO₂ des véhicules vendus par ces constructeurs, les producteurs qui représentent moins de 500 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.
- (5) La procédure d'octroi de dérogations pour les petits constructeurs doit être simplifiée de manière à autoriser plus de souplesse quant aux délais relatifs aux demandes de dérogation par les constructeurs et aux décisions d'octroi de la Commission.
- (6) Il convient de maintenir pour 2020 la procédure d'octroi de dérogations aux constructeurs spécialisés. Pour garantir que l'effort de réduction demandé aux constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs, il importe toutefois qu'un objectif inférieur de 45 % aux émissions spécifiques moyennes des constructeurs spécialisés en 2007 s'applique à partir de 2020.
- (7) Afin de permettre à l'industrie automobile de réaliser des investissements et des innovations à long terme, il est souhaitable de fournir des indications quant aux modifications qu'il conviendra d'apporter au présent règlement pour la période postérieure à 2020. Il convient que ces indications soient fondées sur une évaluation du taux de réduction nécessaire dans le cadre des objectifs climatiques à long terme de l'UE, ainsi que des implications pour la mise au point d'une technologie rentable de réduction des émissions de CO₂ des voitures. Il est dès lors souhaitable que ces aspects soient réexaminés et que la Commission rédige un rapport et, le cas échéant, présente des propositions concernant les objectifs pour la période postérieure à 2020.
- (8) Le règlement fait obligation à la Commission de réaliser une analyse d'impact à l'effet de réexaminer les procédures d'essai pour qu'elles reflètent de manière adéquate les performances réelles des voitures en matière d'émissions de CO₂. Les travaux, qui consistent en l'élaboration d'une procédure d'essai mondiale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers dans le cadre de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, ne sont pas encore achevés. Dès lors, l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009 fixe des limites d'émission pour 2020 mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008. Lorsque les procédures d'essai auront été modifiées, il conviendra d'adapter les limites fixées à l'annexe I de manière à assurer une rigueur comparable pour les constructeurs et les classes de véhicules.

¹⁰ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

- (9) Il y a lieu d'adapter le libellé de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 443/2009 de telle sorte que la notion d'entreprises liées soit conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises¹¹, ainsi qu'aux dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers¹².
- (10) Le règlement (CE) n° 443/2009 confère à la Commission des compétences d'exécution de certaines de ses dispositions conformément aux modalités établies par la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999¹³. À la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il y a lieu d'aligner ces compétences sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (11) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du règlement (CE) n° 443/2009, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Il convient que ces compétences soient exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹⁴.
- (12) Il convient que le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne soit délégué à la Commission pour lui permettre de compléter les règles relatives aux dérogations concernant les objectifs d'émissions spécifiques, de modifier les exigences en matière de données aux fins du suivi des émissions de CO₂ et d'adapter les formules de calcul des émissions spécifiques de CO₂ figurant à l'annexe I en fonction des changements concernant la masse des véhicules et la procédure d'essai réglementaire utilisée pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂ visée dans le règlement (CE) n° 715/2007. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée au Parlement européen et au Conseil.
- (13) Il y a lieu de conserver la méthode de fixation de l'objectif sur la base d'un rapport linéaire entre l'utilité de la voiture et son objectif en matière d'émissions de CO₂ tel qu'exprimé selon les formules de l'annexe I, étant donné qu'elle permet de préserver la diversité du marché des voitures particulières ainsi que la capacité des constructeurs à répondre aux besoins variés des consommateurs et, dès lors, évite toute distorsion de marché injustifiée.
- (14) La Commission a évalué la disponibilité de données relatives à l'empreinte au sol ainsi que leur utilisation en tant que paramètre de l'utilité dans les formules de l'annexe I. Ces données sont disponibles et leur utilisation potentielle a été évaluée dans l'analyse

¹¹ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

¹² JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

¹³ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

d'impact. Sur la base de cette analyse, il a été conclu que le paramètre de l'utilité utilisé dans la formule pour 2020 devait être la masse. Il convient toutefois que la réduction de coût et les avantages liés à une adoption de l'empreinte au sol en tant que paramètre de l'utilité soient étudiés lors du futur réexamen.

(15) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 443/2009 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 443/2009 est modifié comme suit:

(1) À l'article 1^{er}, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007, à l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.»

(2) «À l'article 2, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. L'article 4, l'article 8, paragraphe 4, points b) et c), l'article 9 et l'article 10, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 500 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne au cours de l'année civile écoulée.»

(3) À l'article 3, paragraphe 2, point a), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«- de plus de la moitié des droits de vote, ou»

(4) L'article suivant est inséré après l'article 5:

«Article 5 *bis*

Bonifications relatives à l'objectif de 95 g de CO₂/km

1. Aux fins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 35 g de CO₂/km est comptée pour 1,3 voiture particulière pour la période comprise entre 2020 et 2023 et pour 1 voiture particulière à partir de 2024.

2. Le nombre maximal de voitures particulières neuves à prendre en compte dans le cadre de l'application des coefficients multiplicateurs prévus au paragraphe 1 pour la période comprise entre 2020 et 2023 ne dépasse pas un total cumulé de 20 000 nouvelles immatriculations de voitures particulières par constructeur.»

(5) À l'article 8, le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. La Commission adopte des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre du présent article et à l'application de

l'annexe II au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

La Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* en vue de modifier l'annexe II en ce qui concerne les exigences en matière de données et les paramètres de données.»

(6) À l'article 9, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission adopte les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.»

(7) L'article 11 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 3, la dernière phrase est supprimée.

b) Au paragraphe 4, deuxième alinéa, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) si la demande concerne les points a) et b) de l'annexe I, point 1, un objectif qui correspond à une réduction de 25 % des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 25 % de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ces entreprises en 2007.»

c) Au paragraphe 4, deuxième alinéa, le point c) suivant est ajouté:

«c) si la demande concerne le point c) de l'annexe I, point 1, 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.»

(8) b) Le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* établissant des règles complétant les paragraphes 1 à 7 du présent article, en ce qui concerne les 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.»

(9) À l'article 12, paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«La Commission adopte les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes visées au paragraphe 1 au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement.»

(10) L'article 13 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 2, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Ces mesures sont adoptées au moyen d'actes délégués conformément à l'article 14 *bis*.»

b) Au paragraphe 3, le second alinéa est supprimé.

c) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Pour le 31 décembre 2014 au plus tard, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques, les modalités et les autres aspects du présent règlement afin de fixer les objectifs en matière d'émissions de CO₂ relatifs aux voitures particulières neuves pour la période postérieure à 2020.»

d) Le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *bis* en vue d'adapter les formules de l'annexe I pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO₂ visées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 692/2008, 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.»

(11) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

«Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil. Ce 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.»

(12) L'article 14 *bis* suivant est inséré:

«Article 14 *bis*

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 8, à l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et à l'article 13, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter [de la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 8, à l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et à l'article 13, paragraphe 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, de l'article 11, paragraphe 8, de l'article 13, paragraphe 2, troisième alinéa, et de l'article 13, paragraphe 7, n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant une période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

(13) À l'annexe I, point 1, le point c) suivant est ajouté:

«c) À partir de 2020:

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

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 2

a = 0,0333.»

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président