



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) 2017/1501 du Conseil du 24 août 2017 modifiant le règlement (CE) n° 329/2007 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée** 1
- ★ **Règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission du 2 juin 2017 modifiant les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux changements apportés à la procédure d'essai réglementaire utilisée pour la mesure des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers ⁽¹⁾** 4
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2017/1503 de la Commission du 25 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/68 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur ⁽¹⁾** 10

DÉCISIONS

- ★ **Décision (PESC) 2017/1504 du Conseil du 24 août 2017 modifiant la décision (PESC) 2016/849 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée** 22

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2017/1501 DU CONSEIL

du 24 août 2017

modifiant le règlement (CE) n° 329/2007 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 215,

vu la décision (PESC) 2016/849 du Conseil du 27 mai 2016 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée et abrogeant la décision 2013/183/PESC ⁽¹⁾,

vu la proposition conjointe du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité et de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 329/2007 du Conseil ⁽²⁾ met en œuvre les mesures prévues par la décision (PESC) 2016/849.
- (2) L'annexe IV du règlement (CE) n° 329/2007 énumère les personnes, entités et organismes qui, ayant été désignés par le Comité des sanctions ou par le Conseil de sécurité des Nations unies, sont soumis au gel des fonds et des ressources économiques au titre dudit règlement.
- (3) L'annexe V du règlement (CE) n° 329/2007 énumère les personnes, entités et organismes qui, ne figurant pas à l'annexe IV, ont été désignés par le Conseil et sont soumis au gel des fonds et des ressources économiques au titre dudit règlement.
- (4) Le 5 août 2017, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté la résolution 2371 (2017) dans laquelle il a imposé de nouvelles mesures à l'encontre de la Corée du Nord. Il a notamment ajouté neuf personnes physiques et quatre personnes morales à la liste des personnes et entités faisant l'objet de mesures restrictives. Il a également prévu des dérogations à ces mesures en ce qui concerne deux personnes morales, à savoir la Foreign Trade Bank (FTB) et la Korean National Insurance Company (KNIC).
- (5) Le règlement d'exécution (UE) 2017/1457 de la Commission ⁽³⁾ met en œuvre les nouvelles mesures en inscrivant le nom des personnes physiques et morales concernées à l'annexe IV du règlement (CE) n° 329/2007. Une de ces personnes morales, à savoir la KNIC, ayant précédemment été inscrite à l'annexe V du règlement (CE) n° 329/2007, il convient désormais de supprimer cette mention.
- (6) La décision (PESC) 2017/1504 du Conseil ⁽⁴⁾ a modifié la décision (PESC) 2016/849 pour tenir compte des cas dans lesquels, conformément à la résolution 2371 (2017), les mesures restrictives à l'encontre de la FTB et de la KNIC ne s'appliquent pas.
- (7) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 329/2007 en conséquence,

⁽¹⁾ JO L 141 du 28.5.2016, p. 79.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 329/2007 du Conseil du 27 mars 2007 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (JO L 88 du 29.3.2007, p. 1).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/1457 de la Commission du 10 août 2017 modifiant le règlement (CE) n° 329/2007 du Conseil concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (JO L 208 du 11.8.2017, p. 33).

⁽⁴⁾ Décision (PESC) 2017/1504 du Conseil du 24 août 2017 modifiant la décision (PESC) 2016/849 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (voir page 22 du présent Journal officiel).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 329/2007 est modifié comme suit:

1) L'article 8 bis est remplacé par le texte suivant:

«Article 8 bis

Les interdictions prévues à l'article 6, paragraphes 1 et 4, ne s'appliquent pas aux fonds et aux ressources économiques qui appartiennent à la Foreign Trade Bank ou à la Korean National Insurance Company (KNIC) ou sont mis à la disposition de celles-ci dans la mesure où les fonds et les ressources économiques en question sont exclusivement destinés aux fins officielles de missions diplomatiques ou consulaires en Corée du Nord, ou à des activités d'aide humanitaire qui sont menées par les Nations unies ou en coordination avec elles.»

2) L'article 11 *quater* est remplacé par le texte suivant:

«Article 11 quater

Par dérogation aux interdictions résultant des résolutions 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2070 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017) et 2371 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies, l'autorité compétente d'un État membre, qui figure sur les sites internet énumérés à l'annexe II, peut autoriser n'importe quelle activité si le Comité des sanctions a déterminé, au cas par cas, qu'elle est nécessaire pour faciliter les activités des organisations internationales et des organisations non gouvernementales qui mènent des activités d'aide et de secours en Corée du Nord dans l'intérêt de la population civile du pays, en vertu du point 46 de la résolution 2321 (2016) du Conseil de sécurité des Nations unies.»

3) L'annexe V du règlement (CE) n° 329/2009 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 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 24 août 2017.

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

ANNEXE

À l'annexe V, point d), du règlement (CE) n° 329/2007, la mention ci-après est supprimée:

	«Nom (et alias éventuels)	Informations d'identification	Motifs
1.	Korea National Insurance Corporation (KNIC) et ses succursales (également connue sous le nom de Korea Foreign Insurance Company)	Haebangsan-dong, Central District, Pyongyang, RPDC Rahlstedter Strasse 83 a, 22149 Hambourg Korea National Insurance Corporation of Alloway, Kidbrooke Park Road, Blackheath, London SE30LW	La Korea National Insurance Corporation (KNIC), entreprise publique contrôlée par l'État, génère d'importants revenus, y compris en devises étrangères, qui sont susceptibles de contribuer aux programmes de la RPDC en rapport avec les armes nucléaires, les missiles balistiques ou d'autres armes de destruction massive. En outre, le siège de la KNIC, situé à Pyongyang, est lié au Bureau 39 du Parti des travailleurs de Corée, entité désignée.»

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2017/1502 DE LA COMMISSION**du 2 juin 2017****modifiant les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux changements apportés à la procédure d'essai réglementaire utilisée pour la mesure des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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 légers ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 9, second alinéa, et son article 13, paragraphe 7, second alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), établie par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission ⁽²⁾, est la nouvelle procédure d'essai réglementaire pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers qui remplacera, à partir du 1^{er} septembre 2017, le nouveau cycle européen de conduite (NEDC) actuellement utilisé en vertu du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission ⁽³⁾. La procédure WLTP est censée fournir des valeurs d'émission de CO₂ et de consommation de carburant représentatives des conditions de conduite réelles.
- (2) Afin de tenir compte de la différence de niveau des émissions de CO₂ mesurées selon la procédure NEDC actuelle et selon la nouvelle procédure WLTP, on a établi une méthode de corrélation de ces valeurs conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission ⁽⁴⁾.
- (3) La méthode de corrélation devra être utilisée durant la phase d'instauration progressive de la procédure WLTP et jusqu'à fin 2020, afin de permettre, durant cette période, la vérification, sur la base des valeurs d'émissions NEDC, du respect par les constructeurs de leurs objectifs d'émissions de CO₂. Il convient, par conséquent, que les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ établis selon la procédure WLTP commencent à s'appliquer à partir de l'année civile 2021.
- (4) En 2020, les émissions de CO₂ de tous les véhicules neufs immatriculés devront être déterminées sur la base des deux procédures, NEDC et WLTP, à l'aide de la méthode de corrélation. La surveillance de ces deux valeurs de CO₂ devrait fournir des ensembles de données solides qui permettront de comparer les niveaux d'émission obtenus au moyen des deux procédures d'essai. Ces ensembles de données devraient permettre la détermination d'objectifs d'émissions spécifiques WLTP d'une rigueur comparable à celle des objectifs définis sur la base de mesures NEDC conformément aux dispositions de l'article 13, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.
- (5) Aux fins de la détermination de l'objectif d'émissions spécifiques applicable à un constructeur en 2021, les émissions moyennes de CO₂ WLTP des véhicules neufs immatriculés en 2020 devraient servir de valeur de référence. L'objectif d'émissions spécifiques devrait être déterminé en augmentant ou en diminuant cette valeur de référence proportionnellement au degré de réalisation de l'objectif NEDC de ce constructeur en 2020.
- (6) Afin de veiller à ce que les objectifs d'émissions spécifiques WLTP demeurent comparables dans le temps, il devrait être tenu compte de l'évolution annuelle de la masse moyenne de l'ensemble des véhicules du constructeur.

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du 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 (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 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 et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679).

- (7) Plusieurs nouveaux paramètres devraient être ajoutés aux données détaillées à soumettre à la surveillance une fois la procédure WLTP mise en place. Dans le cadre de la procédure WLTP, il convient de calculer les valeurs d'émissions de CO₂ en tenant compte de la configuration particulière de chaque véhicule. Afin de garantir l'identification de chaque véhicule et la vérification effective des données par les constructeurs et par la Commission, il est nécessaire d'utiliser les numéros d'identification des véhicules comme base pour la surveillance.
- (8) Il convient dès lors de modifier les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 2 juin 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Les annexes I et II du règlement (CE) n° 443/2009 sont modifiées comme suit:

1) À l'annexe I, les points 3, 4 et 5 suivants sont ajoutés:

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

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

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission (*) et calculées en application des dispositions de l'article 4, second alinéa, sixième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application des articles 5 bis et 12 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO_2 en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission (***) et calculées en application des dispositions de l'article 4, second alinéa, sixième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO_2 dues à l'application des articles 5 bis et 12 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{\text{objectif 2020}}$ correspond à l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément au point 1 c), de la présente annexe.

4. À partir de 2021, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

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

où:

$\text{WLTP}_{\text{objectif de référence}}$ correspond à l'objectif d'émissions spécifiques de référence pour 2021, calculé conformément au point 3;

a est tel que défini au point 1 c);

$M\emptyset$ correspond à la masse moyenne (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;

M_{2020} correspond à la masse moyenne (M), telle que définie au point 1, des véhicules neufs enregistrés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$ 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:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{2021 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

où:

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ 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 11 du présent règlement.

(*) 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).

(**) Règlement d'exécution (UE) 2017/1153 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 et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 (JO L 175 du 7.7.2017, p. 679)»

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) Dans la partie A, le point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée 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 de 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; 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 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 de véhicule immatriculé.

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 8, tous les paramètres énumérés au présent point en respectant le format défini dans la partie C, section 2;

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

b) la partie C est remplacée par le texte suivant:

«PARTIE C — Format de transmission des données

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

Section 1 — Données de surveillance agrégées

État membre ⁽¹⁾	
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	

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

Section 2 — Données de surveillance détaillées pour chaque véhicule

Référence à la partie A, section 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
	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 de 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
	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 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
	Réductions totales des émissions de CO ₂ WLTP obtenues par éco-innovations (à partir de 2019)

Référence à la partie A, section 1	Données détaillées par véhicule immatriculé
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 de véhicule immatriculé

(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.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/1503 DE LA COMMISSION**du 25 août 2017****modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/68 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers ⁽¹⁾, et notamment son article 31, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 165/2014 oblige les États membres à interconnecter leurs registres électroniques nationaux des cartes de conducteurs en utilisant le système de messagerie TACHOnet.
- (2) Le règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission définit les procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion par le système de messagerie TACHOnet des registres électroniques des cartes de conducteur ⁽²⁾.
- (3) La connexion au système de messagerie TACHOnet peut se faire soit directement en utilisant les services télématiques transeuropéens sécurisés entre administrations («Testa»), soit indirectement via un État membre déjà connecté à Testa. Les connexions indirectes sont, habituellement, convenues sur une base bilatérale dans le cadre de contrats signés par les représentants des entités concernées au niveau national, sans intervention de la Commission. Toutefois, afin de prévenir toute utilisation abusive des connexions et de garantir le bon fonctionnement du système, la Commission, en tant que gestionnaire général du système de messagerie TACHOnet, devrait être informée dûment et en temps voulu de l'intérêt d'une autorité nationale de se connecter au système de messagerie TACHOnet.
- (4) Le système de messagerie TACHOnet ne couvre pas seulement les États membres, mais est également ouvert dans la pratique aux pays tiers. La Commission devrait dès lors faire en sorte que les pays tiers respectent les mêmes obligations que les États membres en ce qui concerne le système de messagerie TACHOnet.
- (5) Il conviendrait d'apporter quelques modifications mineures au règlement d'exécution (UE) 2016/68 de manière à préciser et clarifier davantage les aspects suivants: la procédure pour la connexion au système de messagerie TACHOnet, les essais préliminaires à effectuer et les conséquences d'une défaillance, le contenu de certains messages XML, la détermination de la procédure progressive que les États membres doivent suivre en cas d'erreur du système et la durée pendant laquelle les données à caractère personnel peuvent être conservées dans les fichiers-journaux du système central.
- (6) La nouvelle version du système de messagerie TACHOnet s'appliquera à partir du 2 mars 2018. Toutefois, afin de permettre la mise en œuvre de certaines mesures préparatoires, les dispositions relatives à la connexion des pays tiers, aux essais préliminaires et à l'accès indirect, devraient s'appliquer à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.
- (7) Il convient dès lors de modifier le règlement d'exécution (UE) 2016/68 en conséquence.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité sur les transports routiers,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) 2016/68 est modifié comme suit:

1) à l'article 2, les points k), l) et m) suivants sont ajoutés:

- «k) «services télématiques transeuropéens sécurisés entre administrations («Testa）」, une plateforme d'interconnexion pour l'échange sécurisé d'informations entre les administrations publiques de l'Union;

⁽¹⁾ JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur (JO L 15 du 22.1.2016, p. 51).

- l) "accès direct à TACHOnet", la connexion au système de messagerie TACHOnet d'un registre électronique national à l'aide d'une connexion Testa gérée par l'État membre hébergeant le registre;
 - m) "accès indirect à TACHOnet", la connexion au système de messagerie TACHOnet d'un registre électronique national à l'aide d'une connexion Testa gérée par un État membre n'hébergeant pas le registre.;
- 2) les articles 3 bis et 3 ter suivants sont insérés:

«Article 3 bis

Connexion de pays tiers

Sous réserve de l'approbation de la Commission, les pays tiers peuvent connecter leurs registres électroniques nationaux au système de messagerie TACHOnet s'ils se conforment au présent règlement.

Article 3 ter

Essais préliminaires

La connexion d'un registre électronique national au système de messagerie TACHOnet, que ce soit par un accès direct ou indirect, est établie après que les essais de connexion, d'intégration et de performance ont été menés à bien conformément aux instructions et sous le contrôle de la Commission.

En cas d'échec des essais préliminaires, la Commission peut suspendre temporairement la phase d'essai. Les tests seront repris après que l'autorité nationale compétente aura informé la Commission que les améliorations techniques requises au niveau national pour le bon déroulement des essais préliminaires ont été adoptées.

La durée maximale de ces essais préliminaires est de six mois.»

- 3) l'article 5 bis suivant est inséré:

«Article 5 bis

Accès indirect à TACHOnet

1. L'autorité nationale qui demande un accès indirect à TACHOnet transmet les documents suivants à la Commission:
 - a) une lettre signée d'un représentant de l'autorité nationale demandant à la Commission de débiter la phase d'essai en vue de fournir un accès indirect à TACHOnet;
 - b) une demande d'accès indirect à TACHOnet dans le format défini à l'annexe IX;
 - c) le contrat bilatéral entre l'autorité nationale demandant un accès indirect et l'autorité nationale fournissant cet accès au moyen de sa connexion Testa, signé par les représentants des deux autorités nationales.
 2. Au plus tard deux mois après la transmission des documents visés au paragraphe 1, la Commission demande à l'autorité nationale concernée de présenter les informations techniques requises pour débiter les essais préliminaires visés à l'article 3 ter.
 3. Un accès indirect à TACHOnet n'est pas accordé tant qu'il n'a pas été satisfait aux exigences définies aux paragraphes 1 et 2.;
- 4) Les annexes I, II, III, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.
- 5) L'annexe IX, dont le texte figure à l'annexe II du présent règlement, est ajoutée.

Article 2

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

L'article 1^{er}, paragraphe 4, s'applique à partir du 2 mars 2018.

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

Fait à Bruxelles, le 25 août 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

Les annexes I, II, III, VI, VII et VIII du règlement d'exécution (UE) 2016/68 sont modifiées comme suit:

1) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 1.1, deuxième alinéa, est remplacé par le texte suivant:

«Tous les messages TACHOnet sont acheminés via le système central»;

b) le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Le système central ne conserve pas les données pendant plus de six mois, à l'exception des données de journalisation, des données statistiques et des données d'acheminement définies à l'annexe VII.»

c) le point 2.6.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.6.1. La fonction "Gestion des contacts" permet à chaque État membre de gérer les données de contact pour cet État membre en fonction des catégories politique, économique, opérationnelle et technique, l'autorité compétente de chaque État membre étant responsable de la tenue à jour de ses propres contacts. Il est possible de voir, mais non de modifier, les données de contact des autres États membres.»

d) le point 2.6.2 est supprimé;

2) l'annexe II est modifiée comme suit:

a) le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Modification du statut de la carte (Modify card status — MCS): permet à l'État membre demandeur de notifier à l'État membre destinataire, au moyen d'une "Demande de modification du statut de la carte", la modification du statut d'une carte délivrée par ce dernier. L'État membre destinataire donne suite à la "Demande de modification du statut de la carte" en envoyant une réponse à la demande de modification du statut de la carte dès que le registre a été mis à jour ou que la notification a été rejetée, en indiquant le résultat de la mise à jour et le statut actuel de la carte (tel qu'enregistré sur la carte tachygraphique). Cette réponse est envoyée au plus tard dans les 10 jours civils suivant l'envoi de la demande de notification. Un accusé de réception de la demande de modification du statut de la carte est délivré pour toute demande de modification de statut ou toute réponse à une telle demande.»

b) le point 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Le statut de la carte mentionné à l'appendice de la présente annexe ne doit pas être utilisé pour déterminer si une carte de conducteur est valable pour la conduite. Lorsqu'un État membre interroge le registre de l'État membre qui délivre la carte via la fonctionnalité CCS ou CIC, la réponse contient le champ prévu à cet effet "valable pour la conduite". Les procédures administratives nationales sont telles que les réponses CCS ou CIC contiennent toujours la valeur appropriée "valable pour la conduite".»

3) l'annexe III est modifiée comme suit:

a) le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. Les systèmes nationaux peuvent également envoyer, recevoir et traiter tous les messages correspondant à l'une des fonctionnalités décrites à l'annexe II.»

b) l'appendice est remplacé par le texte suivant:

«Appendice

Exigences minimales pour le contenu des messages XML

En-tête commun		Obligatoire
Version	La version officielle des caractéristiques XML est indiquée dans l'espace de noms défini dans le XSD du message et dans l'attribut de <i>version</i> de l'élément d'en-tête de tout message XML. Le numéro de version («n.m») est défini comme une valeur fixe dans chaque publication du fichier «Définition du schéma XML» (xsd).	Oui

En-tête commun		Obligatoire
Identifiant de test	Identifiant facultatif aux fins de test. L'initiateur du test saisit l'identifiant et tous les intervenants dans le flux de travail transmettent/renvoient le même identifiant. Il est ignoré dans la production et n'est pas utilisé s'il est fourni.	Non
Identifiant technique	Il s'agit d'un UUID qui identifie de manière unique chaque message individuel. L'expéditeur crée un UUID et remplit cet attribut. Ces données ne sont pas utilisées à des fins commerciales.	Oui
Identifiant du flux de travail	L'identifiant du flux de travail est un UUID et est créé par l'État membre demandeur. Cet identifiant est ensuite utilisé dans tous les messages pour corréler le flux de travail.	Oui
Envoyé à	Date et heure (au format UTC) auxquelles le message a été envoyé.	Oui
Délai d'expiration	Il s'agit d'un attribut optionnel de date et d'heure (au format GMT). Cette valeur est définie uniquement par le système central pour les demandes transmises et est calculée sur la base de la date/de l'heure à laquelle la demande initiale a été reçue par le système central. Elle indique à l'État membre destinataire le délai d'expiration de la demande. Cette valeur n'est pas requise dans les demandes initiales envoyées au système ni dans tous les messages de réponse.	Non
De	Code ISO 3166-1 alpha 2 de l'État membre expéditeur du message ou «UE».	Oui
À	Code ISO 3166-1 alpha 2 de l'État membre destinataire du message ou «UE».	Oui
Demande de vérification des cartes délivrées		Obligatoire
Nom	Nom de famille du conducteur.	Oui
Prénom	Prénom du conducteur.	Non
Date de naissance	Date de naissance du conducteur.	Oui
Lieu de naissance	Lieu de naissance du conducteur.	Non
Numéro du permis de conduire	Numéro du permis de conduire du conducteur.	Non
Pays de délivrance du permis de conduire	Pays ayant délivré le permis de conduire au conducteur.	Non

Réponse à la demande de vérification des cartes délivrées		Obligatoire
Code d'état	Code d'état de la réponse.	Oui
Message d'état	Description explicative de l'état.	Non
Mécanisme de recherche	La carte a-t-elle été trouvée grâce à la recherche lancée par NYSIIS ou par une recherche personnalisée?	Oui
<i>Coordonnées des conducteurs trouvés</i>		Oui si le conducteur est trouvé
Nom	Nom de famille du ou des conducteurs trouvés.	Oui
Prénom	Prénom(s) du ou des conducteurs trouvés.	Non
Date de naissance	Date de naissance du ou des conducteurs trouvés.	Oui
Lieu de naissance	Lieu de naissance du ou des conducteurs trouvés.	Non
<i>Données figurant sur la carte</i>		Oui si le conducteur est trouvé
Numéro de la carte	Numéro de la carte trouvée.	Oui
Statut de la carte	Statut de la carte trouvée.	Oui
Valable pour la conduite	La carte trouvée est/n'est pas valable pour la conduite.	Oui
Autorité de délivrance de la carte	Nom de l'autorité de délivrance de la carte trouvée.	Oui
Date de début de validité de la carte	Date de début de validité de la carte trouvée.	Oui
Date d'expiration de la carte	Date d'expiration de la carte trouvée.	Oui
Date de modification du statut de la carte	Date de la dernière modification de la carte trouvée.	Oui
Carte temporaire	La carte trouvée est une carte temporaire.	Non
<i>Données figurant sur le permis de conduire</i>		Oui si une carte de conducteur est trouvée
Numéro du permis de conduire	Numéro du permis de conduire du conducteur trouvé.	Oui

Réponse à la demande de vérification des cartes délivrées		Obligatoire
Pays de délivrance du permis de conduire	Pays de délivrance du permis de conduire du conducteur trouvé.	Oui
Statut du permis de conduire	Statut du permis de conduire du conducteur trouvé.	Non
Date de délivrance du permis de conduire	Date de délivrance du permis de conduire du conducteur trouvé.	Non
Date d'expiration du permis de conduire	Date d'expiration du permis de conduire du conducteur trouvé.	Non
<i>Données figurant sur la carte d'atelier</i>		Oui si une carte d'atelier est trouvée
Nom de l'atelier	Nom de l'atelier auquel la carte d'atelier trouvée a été délivrée.	Oui
Adresse de l'atelier	Adresse de l'atelier auquel la carte d'atelier trouvée a été délivrée.	Oui
Demande de vérification du statut de la carte		Obligatoire
Numéro de la carte	Numéro de la carte pour laquelle des informations sont requises.	Oui
Réponse à la demande de vérification du statut de la carte		Obligatoire
Code d'état	Le code d'état de la réponse.	Oui
Message d'état	Description explicative de l'état.	Non
<i>Données figurant sur la carte demandée</i>		Oui si la carte demandée est trouvée
Numéro de la carte	Numéro de la carte demandée.	Oui
Statut de la carte	Statut de la carte demandée.	Oui
Valable pour la conduite	La carte demandée est/n'est pas valable pour la conduite.	Oui
Autorité de délivrance de la carte	Nom de l'autorité qui a délivré la carte demandée.	Oui
Date de début de validité de la carte	Date de début de validité de la carte demandée.	Oui
Date d'expiration de la carte	Date d'expiration de la carte demandée.	Oui

Réponse à la demande de vérification du statut de la carte		Obligatoire
Date de modification du statut de la carte	Date de la dernière modification de la carte demandée.	Oui
Carte temporaire	La carte demandée est une carte temporaire.	Non
<i>Données figurant sur la carte d'atelier</i>		Oui si une carte d'atelier est trouvée
Nom de l'atelier	Nom de l'atelier auquel la carte a été délivrée.	Oui
Adresse de l'atelier	Adresse de l'atelier auquel la carte a été délivrée.	Oui
<i>Coordonnées du titulaire de la carte</i>		
Nom	Nom de famille du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Prénom	Prénom du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
Date de naissance	Date de naissance du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Lieu de naissance	Lieu de naissance du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
<i>Données figurant sur le permis de conduire</i>		Oui si une carte d'atelier est trouvée
Numéro du permis de conduire	Numéro du permis de conduire du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Pays de délivrance du permis de conduire	Pays ayant délivré le permis de conduire au conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Statut du permis de conduire	Statut du permis de conduire du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
Date de délivrance du permis de conduire	Date de délivrance du permis de conduire du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
Date d'expiration du permis de conduire	Date d'expiration du permis de conduire du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
Demande de modification du statut de la carte		Obligatoire
Numéro de la carte	Numéro de la carte dont le statut a été modifié.	Oui
Nouveau statut de la carte	Statut de la carte après modification.	Oui
Date de modification du statut de la carte	Date et heure de la modification du statut de la carte.	Oui

Demande de modification du statut de la carte		Obligatoire
<i>Déclaration faite par</i>		
Autorité	Nom de l'autorité ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Oui
Adresse de l'autorité	Adresse de l'autorité ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Oui
Nom	Nom de famille de la personne ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Non
Prénom	Prénom de la personne ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Non
Tél.	Numéro de téléphone de la personne ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Non
Courrier électronique	Adresse de courrier électronique de la personne ayant procédé à la modification du statut de la carte.	Non
<i>Accusé de réception de la demande de modification du statut de la carte</i>		
Accusé de réception de la demande de modification du statut de la carte		Obligatoire
Code d'état	Le code d'état de l'accusé de réception.	Oui
Message d'état	Description explicative de l'état	Non
Type d'accusé de réception	Type d'accusé de réception: pour la demande ou la réponse.	Oui
<i>Réponse à la demande de modification du statut de la carte</i>		
Réponse à la demande de modification du statut de la carte		Obligatoire
Code d'état	Le code d'état de la réponse.	Oui
Message d'état	Description explicative de l'état	Non
Numéro de la carte	Numéro de la carte de conducteur demandée.	Oui
Statut de la carte	Statut de la carte demandée telle qu'elle existe dans le registre des cartes tachygraphiques.	Oui
<i>Demande concernant la carte délivrée sur la base d'un permis de conduire</i>		
Demande concernant la carte délivrée sur la base d'un permis de conduire		Obligatoire
Numéro de la carte	Numéro de la carte délivrée.	Oui
Numéro du permis de conduire	Numéro du permis de conduire étranger utilisé pour la demande de carte de conducteur.	Oui
Nom	Nom de famille du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Prénom	Prénom du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non
Date de naissance	Date de naissance du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Oui
Lieu de naissance	Lieu de naissance du conducteur auquel la carte a été délivrée.	Non

Réponse concernant la carte délivrée sur la base d'un permis de conduire		Obligatoire
Code d'état	Code d'état de la réponse.	Oui
Message d'état	Description explicative de l'état.	Non»

4) l'annexe VI est modifiée comme suit:

a) les points 1.4 à 1.8 sont remplacés par le texte suivant:

«1.4. Les systèmes répondent à un minimum de 98 % des demandes qui leur sont transmises en un mois civil et sont mesure de répondre à un taux de demande de 6 messages par seconde.

1.5. Lorsqu'ils envoient des réponses CIC, CCS, ICDL et des accusés de réception MCS conformément à l'annexe VIII, ils répondent aux demandes dans un délai de 10 secondes.

Le délai global d'expiration de la demande (temps pendant lequel le demandeur peut attendre une réponse) ne dépasse pas 20 secondes.

1.6. Les réponses MCS sont envoyées dans un délai de 10 jours civils à compter de l'envoi de la demande MCS.

1.7. Les systèmes nationaux ne peuvent pas envoyer de demandes au système central TACHOnet à un taux supérieur à 2 demandes par seconde.

1.8. Chaque système national est capable de faire face aux problèmes techniques potentiels du système central ou des systèmes nationaux des autres États membres. Ces problèmes sont notamment, mais pas exclusivement, les suivants:

- a) la perte de connexion au système central;
- b) l'absence de réponse à une demande;
- c) la réception de la réponse après le délai d'expiration du message;
- d) la réception de messages non sollicités;
- e) la réception de messages non valables.»

b) le point 1.9 est supprimé;

c) au point 2.2, la phrase suivante est ajoutée:

«La procédure progressive est exposée en détail à la Commission sur demande de celle-ci.»

5) l'annexe VII est modifiée comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré après le titre de l'annexe:

«La présente annexe fournit des détails concernant les données de journalisation, les données statistiques et les données d'acheminement recueillies au niveau du système central, non au niveau des États membres.»

b) le point 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les données à caractère personnel ne sont pas conservées dans les fichiers journaux plus de 6 mois après l'exécution d'une transaction. Les informations statistiques et les données anonymisées d'acheminement sont en revanche conservées pour une durée indéterminée.»

c) au point 4, le texte introductif est remplacé par le texte suivant:

«Les données statistiques utilisées pour la transmission de rapports peuvent comprendre, notamment:»

6) l'annexe VIII est modifiée comme suit:

a) le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Lorsque le demandeur d'une carte de conducteur détient un permis de conduire délivré dans l'État membre de la demande, cet État membre vérifie si une notification ICDL a déjà été enregistrée dans son registre national. Cette vérification s'effectue en recherchant des notifications, tout d'abord à l'aide du numéro de permis de conduire, puis des clés NYSIIS et de la date de naissance. Si une notification est trouvée, l'État membre effectue soit une recherche CIC à destinataire unique soit une recherche CCS adressée à l'État membre ayant envoyé la notification ICDL.»

b) le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1.6. Les États membres peuvent choisir de ne pas consigner dans leur registre national les notifications ICDL reçues conformément aux points 1.3, 1.4 et 1.5. Dans ce cas, ils effectuent une recherche CIC générale pour chaque demande reçue.»

c) au point 2.1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) vérifier le statut réel de la carte en envoyant une demande CCS à l'État membre qui l'a délivrée. Si le numéro de la carte est inconnu, une demande CIC à destinataire unique est envoyée en lieu et place;»

d) le point 3.2 est remplacé par le texte suivant:

«3.2. Une fois le statut de la carte de conducteur vérifié et déclaré valable pour l'échange, l'autorité compétente de l'État membre où la demande a été déposée envoie une notification MCS à l'aide du système de messagerie TACHOnet à l'État membre qui a délivré la carte.»

ANNEXE II

L'annexe IX suivante est ajoutée:

«ANNEXE IX

Demande d'accès indirect au système TACHOnet

[Nom abrégé de l'autorité nationale demandant un accès indirect à TACHOnet] de/du/des [nom du pays qui demande un accès indirect à TACHOnet] a signé un contrat avec [nom abrégé de l'autorité nationale fournissant un accès indirect à TACHOnet] afin d'obtenir un accès indirect à TACHOnet via [nom du pays fournissant un accès indirect à TACHOnet].

Le contrat en vertu duquel [nom du pays fournissant un accès indirect à TACHOnet] offre un accès indirect à TACHOnet à/au/aux [nom du pays demandant un accès indirect à TACHOnet] est joint à la présente demande.

Les informations suivantes sont fournies:

- a) autorité nationale responsable de l'accès à TACHOnet en/au/aux [nom du pays demandant un accès indirect à TACHOnet].
- b) personne de contact pour l'utilisation de TACHOnet au sein de [autorité nationale visée au point a)] (nom, fonction, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse postale);
- c) nom et rôle des autres entités responsables pour ce qui concerne TACHOnet;
- d) personnes de contact au sein des entités responsables visées au point c) (nom, fonction, adresse électronique, numéro de téléphone).

Signature

[Représentant de l'autorité nationale demandant un accès indirect à TACHOnet].

DÉCISIONS

DÉCISION (PESC) 2017/1504 DU CONSEIL

du 24 août 2017

modifiant la décision (PESC) 2016/849 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 29,

vu la proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 27 mai 2016, le Conseil a adopté la décision (PESC) 2016/849 ⁽¹⁾ concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (RPDC), qui abrogeait la décision 2013/183/PESC et, notamment, mettait en œuvre les résolutions 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013) et 2270 (2016) du Conseil de sécurité des Nations unies.
- (2) Le 5 août 2017, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté sa résolution 2371 (2017), qui prévoit de nouvelles mesures à l'encontre de la RPDC, y compris la désignation de personnes et d'entités, dont la Foreign Trade Bank et la Korean National Insurance Company (KNIC), devant faire l'objet d'un gel des avoirs.
- (3) Le point 26 de la résolution 2371 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies prévoit une dérogation spécifique aux dispositions imposant un gel des avoirs pour des transactions financières réalisées avec la Foreign Trade Bank ou la KNIC dans certaines circonstances.
- (4) Le 10 août 2017, le Conseil a adopté la décision d'exécution (PESC) 2017/1459 ⁽²⁾, qui ajoute la Foreign Trade Bank et la KNIC à l'annexe I de la décision (PESC) 2016/849. Il convient également de donner effet aux dérogations prévues au point 26 de la résolution 2371 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies.
- (5) Il y a lieu de retirer la mention relative à la KNIC de l'annexe II de la décision (PESC) 2016/849 puisque cette entité est maintenant désignée au titre de l'annexe I.
- (6) Une nouvelle action de l'Union est nécessaire pour mettre en œuvre les mesures prévues par la présente décision.
- (7) Il y a donc lieu de modifier la décision (PESC) 2016/849 en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision (PESC) 2016/849 est modifiée comme suit:

1) À l'article 27, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. L'interdiction visée au paragraphe 1, point a), et au paragraphe 2 ne s'applique pas:

- a) lorsque le Comité des sanctions a déterminé au cas par cas qu'une dérogation est nécessaire pour faciliter les activités des organisations internationales et organisations non gouvernementales menant des programmes d'aide et de secours en RPDC dans l'intérêt de la population civile;

⁽¹⁾ Décision (PESC) 2016/849 du Conseil du 27 mai 2016 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée et abrogeant la décision 2013/183/PESC (JO L 141 du 28.5.2016, p. 79).

⁽²⁾ Décision d'exécution (PESC) 2017/1459 du Conseil du 10 août 2017 mettant en œuvre la décision (PESC) 2016/849 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (JO L 208 du 11.8.2017, p. 38).

- b) aux transactions financières réalisées avec la Foreign Trade Bank ou la Korean National Insurance Company (KNIC) si ces transactions concernent uniquement les activités des missions diplomatiques en RPDC ou les activités d'aide humanitaire menées par les Nations unies ou en coordination avec celles-ci.»

2) L'article 36 bis est remplacé par le texte suivant:

«Article 36 bis

Par dérogation aux mesures imposées par les résolutions 1718 (2006), 1874 (2009), 2087 (2013), 2094 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016), 2356 (2017) et 2371 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies, et pour autant que le Comité des sanctions ait déterminé qu'une dérogation est nécessaire pour faciliter les activités des organisations internationales et organisations non gouvernementales menant des programmes d'aide et de secours en RPDC dans l'intérêt de la population civile du pays, l'autorité compétente d'un État membre accorde l'autorisation nécessaire.»

3) L'annexe II de la décision (PESC) 2016/849 est modifiée conformément à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 24 août 2017.

Par le Conseil
Le président
M. MAASIKAS

ANNEXE

La mention ci-après est supprimée à l'annexe II, partie II, partie B (Entités), de la décision (PESC) 2016/849:

«3	Korea National Insurance Company (KNIC) et ses succursales	Korea Foreign Insurance Company	Haebangsan-dong, Central District, Pyongyang, RPDC Rahlstedter Straße 83 a, 22149 Hambourg. Korea National Insurance Corporation of Alloway, Kidbrooke Park Road, Blackheath, Londres SE30LW	3.7.2015	La Korea National Insurance Corporation (KNIC), entreprise publique appartenant à l'État, génère d'importantes recettes en devises qui sont susceptibles de contribuer aux programmes de la RPDC en rapport avec les armes nucléaires, les missiles balistiques ou d'autres armes de destruction massive. En outre, le siège de la KNIC, situé à Pyongyang, est lié au Bureau 39 du Parti des travailleurs de Corée, entité désignée.»
----	--	---------------------------------	--	----------	---

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR