

# Journal officiel de l'Union européenne

# L 111



Édition  
de langue française

## Législation

62<sup>e</sup> année

25 avril 2019

Sommaire

### I Actes législatifs

#### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE, Euratom) 2019/629 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 modifiant le protocole n° 3 sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne ..... 1**
- ★ **Règlement (UE) 2019/630 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 modifiant le règlement (UE) n° 575/2013 en ce qui concerne la couverture minimale des pertes sur les expositions non performantes <sup>(1)</sup> ..... 4**
- ★ **Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 <sup>(1)</sup> ..... 13**
- ★ **Règlement (UE) 2019/632 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 afin de prolonger l'utilisation transitoire de moyens autres que les procédés informatiques de traitement des données prévus par le code des douanes de l'Union ..... 54**

#### DIRECTIVES

- ★ **Directive (UE) 2019/633 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 sur les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire ..... 59**

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

# FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II *Actes non législatifs*

RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

★ **Modifications du règlement de procédure de la Cour de justice** ..... 73

## I

(Actes législatifs)

## RÈGLEMENTS

**RÈGLEMENT (UE, Euratom) 2019/629 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 17 avril 2019**  
**modifiant le protocole n° 3 sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 256, paragraphe 1, et son article 281, deuxième alinéa,

vu le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, et notamment son article 106 bis, paragraphe 1,

vu la demande de la Cour de justice,

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

vu les avis de la Commission européenne <sup>(1)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) 2015/2422 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, la Cour de justice a procédé, avec le Tribunal, à une réflexion d'ensemble sur les compétences qu'ils exercent et examiné s'il y avait lieu, à l'occasion de la réforme de l'architecture juridictionnelle de l'Union conduite en vertu dudit règlement, d'apporter certains changements à la répartition des compétences entre la Cour de justice et le Tribunal ou au traitement des pourvois par la Cour de justice.
- (2) Ainsi qu'il ressort du rapport qu'elle a présenté au Parlement européen, au Conseil et à la Commission le 14 décembre 2017, la Cour de justice estime qu'il n'y a pas lieu, à ce stade, de proposer des changements pour ce qui concerne le traitement des questions qui lui sont soumises à titre préjudiciel au titre de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les renvois préjudiciels constituent en effet la clé de voûte du système juridictionnel de l'Union et sont traités avec célérité, de sorte qu'un transfert au Tribunal de la compétence pour connaître des questions préjudicielles, dans des matières spécifiques déterminées par le statut de la Cour de justice de l'Union européenne, ne s'impose pas à l'heure actuelle.
- (3) L'examen mené par la Cour de justice et le Tribunal a néanmoins mis en évidence le fait que, lorsqu'il statue sur un recours en annulation formé par un État membre contre un acte de la Commission ayant trait au défaut d'exécution d'un arrêt rendu par la Cour de justice au titre de l'article 260, paragraphe 2 ou 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Tribunal peut rencontrer de sérieuses difficultés lorsque les vues de la Commission et de l'État membre concerné divergent quant au caractère approprié des mesures prises par cet État membre pour se conformer à l'arrêt de la Cour de justice. Pour ces motifs, il paraît nécessaire de réserver à la seule Cour de justice le contentieux concernant le paiement d'une somme forfaitaire ou d'une astreinte imposé à un État membre en vertu de l'article 260, paragraphe 2 ou 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

<sup>(1)</sup> Avis du 11 juillet 2018 (non encore paru au Journal officiel) et avis du 23 octobre 2018 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 avril 2019.

<sup>(3)</sup> Règlement (UE, Euratom) 2015/2422 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2015 modifiant le protocole n° 3 sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne (JO L 341 du 24.12.2015, p. 14).

- (4) Par ailleurs, il ressort de l'examen mené par la Cour de justice et le Tribunal que de nombreux pourvois sont formés dans des affaires qui ont déjà bénéficié d'un double examen, par une chambre de recours indépendante dans un premier temps, puis par le Tribunal, et que nombre de ces pourvois sont rejetés par la Cour de justice comme étant manifestement infondés ou manifestement irrecevables. En vue de permettre à la Cour de justice de se concentrer sur les affaires qui requièrent toute son attention, il y a lieu, dans un souci de bonne administration de la justice, d'introduire, pour les pourvois relatifs à de telles affaires, une procédure permettant à la Cour de justice de n'admettre un pourvoi, en tout ou en partie, que lorsqu'il soulève une question importante pour l'unité, la cohérence ou le développement du droit de l'Union.
- (5) Compte tenu de l'augmentation constante du nombre d'affaires portées devant la Cour de justice, et conformément à la lettre du président de la Cour de justice de l'Union européenne datée du 13 juillet 2018, il y a lieu, à ce stade, d'accorder la priorité à la mise en place de la procédure susmentionnée permettant à la Cour de justice de décider de l'admission des pourvois. Le volet de la demande de la Cour de justice du 26 mars 2018 relatif au transfert partiel au Tribunal des recours en manquement devrait être examiné à un stade ultérieur, après que le rapport sur le fonctionnement du Tribunal, prévu à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2015/2422, aura été établi, en décembre 2020. Il convient de rappeler que ce rapport devrait, en particulier, se focaliser sur l'efficacité du Tribunal, ainsi que sur la nécessité et l'efficacité de l'augmentation du nombre de juges à cinquante-six, compte tenu également de l'objectif consistant à respecter la parité hommes-femmes au sein du Tribunal, comme l'indique le préambule du règlement (UE, Euratom) 2015/2422.
- (6) Il convient, en conséquence, de modifier le protocole n° 3 sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne en assurant, en même temps, une pleine cohérence terminologique entre les dispositions dudit protocole et les dispositions correspondantes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et de prévoir les dispositions transitoires appropriées concernant le sort des affaires pendantes à la date d'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le protocole n° 3 est modifié comme suit:

- 1) L'article 51 est remplacé par le texte suivant:

«Article 51

Par dérogation à la règle énoncée à l'article 256, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sont réservés à la Cour de justice:

- a) les recours visés aux articles 263 et 265 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui sont formés par un État membre et dirigés:
- i) contre un acte législatif, un acte du Parlement européen, du Conseil européen ou du Conseil, ou contre une abstention de statuer d'une ou plusieurs de ces institutions, à l'exclusion:
    - des décisions prises par le Conseil au titre de l'article 108, paragraphe 2, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
    - des actes du Conseil adoptés en vertu d'un règlement du Conseil relatif aux mesures de défense commerciale au sens de l'article 207 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
    - des actes du Conseil par lesquels ce dernier exerce des compétences d'exécution conformément à l'article 291, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
  - ii) contre un acte ou une abstention de statuer de la Commission au titre de l'article 331, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- b) les recours visés aux articles 263 et 265 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui sont formés par une institution de l'Union et dirigés contre un acte législatif, un acte du Parlement européen, du Conseil européen, du Conseil, de la Commission ou de la Banque centrale européenne, ou contre une abstention de statuer d'une ou plusieurs de ces institutions;
- c) les recours, visés à l'article 263 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui sont formés par un État membre et dirigés contre un acte de la Commission relatif au défaut d'exécution d'un arrêt rendu par la Cour au titre de l'article 260, paragraphe 2, deuxième alinéa, ou de l'article 260, paragraphe 3, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.»

2) L'article suivant est inséré:

«Article 58 bis

L'examen des pourvois formés contre les décisions du Tribunal portant sur une décision d'une chambre de recours indépendante de l'un des offices et agences de l'Union mentionnés ci-après est subordonné à leur admission préalable par la Cour de justice:

- a) l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle;
- b) l'Office communautaire des variétés végétales;
- c) l'Agence européenne des produits chimiques;
- d) l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

La procédure visée au premier alinéa s'applique également aux pourvois formés contre les décisions du Tribunal portant sur une décision d'une chambre de recours indépendante, instituée après le 1<sup>er</sup> mai 2019 au sein de tout autre office ou agence de l'Union, qui doit être saisie avant qu'une action puisse être portée devant le Tribunal.

Le pourvoi est admis, en tout ou en partie, selon les modalités précisées dans le règlement de procédure, lorsqu'il soulève une question importante pour l'unité, la cohérence ou le développement du droit de l'Union.

La décision relative à l'admission ou non du pourvoi est motivée et publiée.».

*Article 2*

Les affaires qui relèvent de la compétence de la Cour de justice au titre du protocole n° 3 tel qu'il est modifié par le présent règlement et dont le Tribunal est saisi au 1<sup>er</sup> mai 2019, mais pour lesquelles la phase écrite de la procédure n'est pas encore close à cette date, sont renvoyées devant la Cour de justice.

*Article 3*

La procédure visée à l'article 58 bis du protocole n° 3 n'est pas applicable aux pourvois dont la Cour de justice est saisie au 1<sup>er</sup> mai 2019.

*Article 4*

Le présent règlement entre en vigueur le premier jour du mois 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 Strasbourg, le 17 avril 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

---

**RÈGLEMENT (UE) 2019/630 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 17 avril 2019****modifiant le règlement (UE) n° 575/2013 en ce qui concerne la couverture minimale des pertes sur les expositions non performantes****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis de la Banque centrale européenne <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La mise en place d'une stratégie globale pour traiter les expositions non performantes (ENP) est un objectif important pour l'Union, dont l'ambition est d'accroître la résilience du système financier. S'il incombe avant tout aux banques et aux États membres de s'attaquer aux ENP, il est clair que la réduction du niveau élevé des encours actuels d'ENP, la prévention de toute accumulation excessive d'ENP à l'avenir et la prévention de l'émergence de risques systémiques dans le secteur non bancaire revêtent aussi une dimension européenne. Vu l'interconnexion des systèmes bancaires et financiers au sein de l'Union, où les banques exercent leurs activités dans plusieurs juridictions et États membres, les effets de contagion pour les États membres et pour l'Union dans son ensemble pourraient être substantiels, en termes tant de croissance économique que de stabilité financière.
- (2) La crise financière a entraîné l'accumulation d'ENP dans le secteur bancaire. Les consommateurs ont été durement touchés par la récession et la chute des prix de l'immobilier qui en ont découlé. Dans le contexte de la résolution du problème des ENP, il est essentiel de préserver les droits des consommateurs conformément au droit de l'Union applicable, notamment les directives 2008/48/CE <sup>(4)</sup> et 2014/17/UE <sup>(5)</sup> du Parlement européen et du Conseil. La directive 2011/7/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> encourage le paiement rapide par les entreprises et les pouvoirs publics, ce qui contribue à empêcher le même type d'accumulation d'ENP qui s'est produite pendant les années de crise financière.
- (3) Un système financier intégré renforcera la résilience de l'union économique et monétaire face aux chocs défavorables en facilitant le partage transfrontalier des risques avec le secteur privé tout en réduisant dans le même temps la nécessité d'un partage des risques avec le secteur public. Pour atteindre ces objectifs, l'Union devrait achever l'union bancaire et poursuivre la mise en place d'une union des marchés des capitaux. La prévention d'une possible accumulation future d'ENP est essentielle pour renforcer l'union bancaire, tout comme pour garantir la concurrence dans le secteur bancaire, préserver la stabilité financière et encourager l'activité de prêt afin de créer de l'emploi et de la croissance au sein de l'Union.
- (4) Dans son «plan d'action pour la lutte contre les prêts non performants en Europe» du 11 juillet 2017, le Conseil a appelé différentes institutions à prendre des mesures appropriées pour continuer de lutter contre le nombre élevé d'ENP dans l'Union et pour prévenir leur accumulation à l'avenir. Ce plan d'action propose une approche globale qui s'appuie sur une combinaison de mesures stratégiques complémentaires dans quatre domaines

<sup>(1)</sup> JO C 79 du 4.3.2019, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 367 du 10.10.2018, p. 43.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 14 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 avril 2019.

<sup>(4)</sup> Directive 2008/48/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 concernant les contrats de crédit aux consommateurs et abrogeant la directive 87/102/CEE du Conseil (JO L 133 du 22.5.2008, p. 66).

<sup>(5)</sup> Directive 2014/17/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 sur les contrats de crédit aux consommateurs relatifs aux biens immobiliers à usage résidentiel et modifiant les directives 2008/48/CE et 2013/36/UE et le règlement (UE) n° 1093/2010 (JO L 60 du 28.2.2014, p. 34).

<sup>(6)</sup> Directive 2011/7/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales (JO L 48 du 23.2.2011, p. 1).

d'action: i) la surveillance, ii) les réformes structurelles des cadres applicables en matière d'insolvabilité et de recouvrement des dettes, iii) le développement de marchés secondaires pour les actifs en difficulté et iv) l'encouragement de la restructuration du système bancaire. Les mesures prévues dans ces domaines devraient être prises au niveau de l'Union et au niveau national, selon le cas. La Commission a fait part d'une intention similaire dans sa «communication sur l'achèvement de l'union bancaire» du 11 octobre 2017, qui appelait à un ensemble complet de mesures pour résoudre le problème des prêts non performants (PNP) au sein de l'Union.

- (5) Le règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(7)</sup> constitue, avec la directive 2013/36/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup>, le cadre juridique régissant les règles prudentielles applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement (ci-après dénommés collectivement «établissements»). Le règlement (UE) n° 575/2013 contient entre autres des dispositions directement applicables aux établissements pour le calcul de leurs fonds propres. Il est dès lors nécessaire de compléter les règles prudentielles existantes prévues par le règlement (UE) n° 575/2013 en matière de fonds propres par des dispositions prévoyant une déduction sur les fonds propres lorsque les ENP ne sont pas suffisamment couvertes par des provisions ou d'autres ajustements. De telles exigences se traduiraient effectivement par la création d'un filet de sécurité de type prudentiel pour les ENP, qui s'appliquerait de manière uniforme à tous les établissements dans l'Union, et qui s'appliquerait également aux établissements qui sont actifs sur le marché secondaire.
- (6) Le filet de sécurité de type prudentiel ne devrait pas empêcher les autorités compétentes d'exercer leurs pouvoirs de surveillance conformément à la directive 2013/36/UE. Si elles constatent, au cas par cas, que, malgré l'application du filet de sécurité de type prudentiel pour les ENP établi par le présent règlement, les ENP d'un établissement spécifique ne sont pas suffisamment couvertes, les autorités compétentes devraient pouvoir faire usage des pouvoirs de surveillance prévus dans la directive 2013/36/UE, y compris le pouvoir d'exiger des établissements qu'ils appliquent à leurs actifs une politique spéciale de provisionnement ou un traitement spécial en termes d'exigences de fonds propres. Il est donc possible pour les autorités compétentes d'aller au-delà des exigences prévues par le présent règlement afin de garantir une couverture suffisante des ENP, au cas par cas.
- (7) Aux fins de l'application du filet de sécurité de type prudentiel, il convient d'établir, dans le règlement (UE) n° 575/2013, un ensemble clair de conditions pour la classification des ENP. Comme le règlement d'exécution (UE) n° 680/2014 de la Commission <sup>(9)</sup> établit déjà des critères applicables aux ENP aux fins de l'information prudentielle, il y a lieu que la classification des ENP se fonde sur ce cadre existant. Le règlement d'exécution (UE) n° 680/2014 fait référence aux expositions en défaut telles qu'elles sont définies aux fins du calcul des exigences de fonds propres pour risque de crédit et aux expositions dépréciées conformément au référentiel comptable applicable. Étant donné que les mesures de renégociation pourraient avoir une incidence sur la classification d'une exposition comme non performante, les critères de classification sont complétés par des critères clairs sur l'incidence des mesures de renégociation. Les mesures de renégociation devraient viser à restaurer la capacité de remboursement durable de l'emprunteur et respecter le droit de l'Union dans le domaine de la protection des consommateurs, et en particulier les directives 2008/48/CE et 2014/17/UE, mais peuvent avoir différentes justifications et conséquences. Il convient donc de prévoir que ce n'est pas parce qu'une mesure de renégociation est appliquée à une exposition non performante que cette exposition cesse d'être considérée comme non performante, sauf si certains critères stricts de déclassification sont remplis.
- (8) Plus longtemps une exposition a été non performante, plus faible est la probabilité qu'elle recouvre sa valeur. En conséquence, la portion de l'exposition qui devrait être couverte par des provisions, d'autres ajustements ou des déductions devrait augmenter avec le temps, suivant un calendrier prédéfini. Les ENP achetées par un établissement devraient dès lors faire l'objet d'un calendrier commençant à courir à compter de la date à laquelle l'ENP a été initialement classée comme non performante, et non à partir de la date de son achat. À cette fin, le vendeur devrait informer l'acheteur de la date de la classification de l'exposition comme non performante.
- (9) Les sorties partielles du bilan devraient être prises en compte lors du calcul des ajustements pour risque de crédit spécifique. Il est nécessaire d'utiliser la valeur de l'exposition initiale avant la sortie partielle du bilan, afin d'éviter toute double comptabilisation de cette sortie. L'inclusion des sorties partielles du bilan dans la liste des éléments pouvant être utilisés pour satisfaire aux exigences du filet de sécurité devrait encourager les établissements à reconnaître les sorties du bilan en temps utile. Pour les ENP achetées par un établissement à un prix inférieur au montant dû par le débiteur, l'acheteur devrait traiter la différence entre le prix d'achat et le montant dû par le débiteur de la même manière qu'une sortie partielle du bilan aux fins du filet de sécurité de type prudentiel.

<sup>(7)</sup> Règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant les exigences prudentielles applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 (JO L 176 du 27.6.2013, p. 1).

<sup>(8)</sup> Directive 2013/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 concernant l'accès à l'activité des établissements de crédit et la surveillance prudentielle des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, modifiant la directive 2002/87/CE et abrogeant les directives 2006/48/CE et 2006/49/CE (JO L 176 du 27.6.2013, p. 338).

<sup>(9)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 680/2014 de la Commission du 16 avril 2014 définissant des normes techniques d'exécution en ce qui concerne l'information prudentielle à fournir par les établissements, conformément au règlement (UE) n° 575/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 191 du 28.6.2014, p. 1).

- (10) On s'attend en général à ce que les ENP garanties entraînent des pertes moins importantes que les ENP non garanties, dans la mesure où la protection de crédit qui garantit l'ENP confère à l'établissement une créance spécifique sur un actif ou sur un tiers en plus de la créance générale sur l'emprunteur défaillant. Pour ce qui est des ENP non garanties, seule la créance générale sur l'emprunteur défaillant serait disponible. Vu les pertes attendues plus élevées qu'entraînent les ENP non garanties, il convient d'appliquer un calendrier plus strict.
- (11) Une exposition qui n'est que partiellement couverte par une forme éligible de protection de crédit devrait être considérée comme garantie pour la partie couverte et comme non garantie pour la partie non couverte par une forme éligible de protection de crédit. Afin de déterminer quelles fractions des ENP doivent être considérées comme garanties ou non, les critères d'éligibilité pour la protection de crédit et pour la garantie totale et complète des hypothèques utilisées aux fins du calcul des exigences de fonds propres devraient être appliqués conformément à l'approche pertinente, en vertu du règlement (UE) n° 575/2013, y compris la correction de valeur applicable.
- (12) Le même calendrier devrait être appliqué indépendamment de la raison pour laquelle l'exposition est non performante. Le filet de sécurité de type prudentiel devrait être appliqué au niveau de chaque exposition. Un calendrier de trois ans devrait s'appliquer pour les ENP non garanties. Afin de permettre aux établissements et aux États membres d'améliorer l'efficacité des procédures de restructuration ou de recouvrement et de reconnaître que les ENP garanties par une sûreté immobilière et les prêts immobiliers résidentiels garantis par un fournisseur de protection éligible tel que défini dans le règlement (UE) n° 575/2013 auront une valeur résiduelle pour une plus longue période après que le prêt a été classifié comme non performant, il convient de prévoir un calendrier de neuf ans. Pour les autres ENP garanties, un calendrier de sept ans devrait s'appliquer afin de constituer une couverture complète.
- (13) Il devrait être possible de tenir compte des mesures de renégociation aux fins de l'application du facteur de couverture pertinent. Plus précisément, l'exposition devrait continuer à être classée comme non performante mais l'exigence de couverture devrait rester stable pour une année supplémentaire. Par conséquent, le facteur qui serait applicable pendant l'année au cours de laquelle la mesure de renégociation a été appliquée devrait être pendant deux ans. Lorsque, à l'expiration de l'année supplémentaire, l'exposition est toujours non performante, le facteur applicable devrait être déterminé comme si aucune mesure de renégociation n'avait été appliquée, compte tenu de la date à laquelle l'exposition a été initialement classée comme non performante. Étant donné que l'application de mesures de renégociation ne devrait pas conduire à un arbitrage, cette année supplémentaire ne devrait être accordée qu'au titre de la première mesure de renégociation appliquée depuis la classification de l'exposition comme non performante. De plus, la période de un an pendant laquelle le facteur de couverture demeure inchangé ne devrait pas conduire à l'extension du calendrier de provisionnement. Par conséquent, toute mesure de renégociation appliquée au cours de la troisième année suivant la classification comme ENP, pour les expositions non garanties, ou au cours de la septième année suivant la classification comme ENP, pour les expositions garanties, ne devrait pas retarder la couverture complète de l'ENP.
- (14) Pour garantir que l'évaluation de la protection de crédit des ENP des établissements obéit à une approche prudente, l'Autorité européenne de surveillance (Autorité bancaire européenne) (ABE) devrait examiner la nécessité d'une méthodologie commune, et si nécessaire la mettre en place, s'agissant en particulier des hypothèses concernant la recouvrabilité et l'opposabilité, et éventuellement en incluant des exigences minimales en termes de calendrier pour la réévaluation de la protection de crédit.
- (15) Pour favoriser une transition en douceur vers le nouveau filet de sécurité de type prudentiel, les nouvelles règles ne devraient pas s'appliquer aux expositions nées avant le 26 avril 2019.
- (16) Afin de garantir que les modifications apportées au règlement (UE) n° 575/2013 introduites par le présent règlement s'appliquent en temps utile, il convient que le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (17) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 575/2013 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (UE) n° 575/2013 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 36, paragraphe 1, le point suivant est ajouté:

«m) le montant applicable de couverture insuffisante pour les expositions non performantes.»

2) Les articles suivants sont insérés:

«Article 47 bis

### **Expositions non performantes**

1. Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), le terme "exposition" désigne un des éléments suivants, pour autant qu'il ne soit pas inclus dans le portefeuille de négociation de l'établissement:

- a) un instrument de dette, y compris un titre de créance, un prêt, une avance et un dépôt à vue;
- b) un engagement de prêt donné, une garantie financière donnée ou tout autre engagement donné, qu'il soit révocable ou irrévocable, à l'exception des facilités de crédit non tirées qui peuvent être annulées sans condition à tout moment et sans préavis, ou qui prévoient effectivement une annulation automatique due à la détérioration de la qualité de crédit de l'emprunteur.

2. Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), la valeur exposée au risque d'un instrument de dette est sa valeur comptable compte non tenu de tout ajustement pour risque de crédit spécifique, des corrections de valeur supplémentaires conformément aux articles 34 et 105, des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m), d'autres réductions des fonds propres liées à l'exposition ou des sorties partielles du bilan effectuées par l'établissement depuis la dernière fois que l'exposition a été classée comme non performante.

Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), la valeur exposée au risque d'un instrument de dette acheté à un prix inférieur au montant dû par le débiteur comprend la différence entre le prix d'achat et le montant dû par le débiteur.

Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), la valeur exposée au risque d'un engagement de prêt donné, d'une garantie financière donnée ou de tout autre engagement donné tel que visé au paragraphe 1, point b), du présent article est sa valeur nominale, qui représente l'exposition maximale de l'établissement au risque de crédit, compte non tenu de toute protection de crédit financée ou non financée. La valeur nominale d'un engagement de prêt donné est le montant non tiré que l'établissement s'est engagé à prêter et la valeur nominale d'une garantie financière donnée est le montant maximal que l'entité pourrait devoir payer si la garantie est appelée.

La valeur nominale visée au troisième alinéa du présent paragraphe ne tient pas compte de tout ajustement pour risque de crédit spécifique, des corrections de valeur supplémentaires conformément aux articles 34 et 105, des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m), ou d'autres réductions des fonds propres, liés à l'exposition.

3. Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), les expositions suivantes sont classées comme non performantes:

- a) une exposition pour laquelle il est jugé y avoir eu défaut conformément à l'article 178;
- b) une exposition considérée comme dépréciée conformément au référentiel comptable applicable;
- c) une exposition en période probatoire conformément au paragraphe 7, lorsque des mesures de renégociation supplémentaires sont appliquées ou lorsque l'exposition est en souffrance depuis plus de 30 jours;
- d) une exposition sous la forme d'un engagement qui, s'il était prélevé ou utilisé autrement, ne serait probablement pas remboursé intégralement sans la réalisation de la sûreté;
- e) une exposition sous la forme d'une garantie financière qui serait probablement appelée par le bénéficiaire de la garantie, y compris lorsque l'exposition garantie sous-jacente remplit les critères pour être considérée comme non performante.

Aux fins du point a), lorsqu'un établissement a des expositions au bilan à l'égard d'un débiteur qui sont en souffrance depuis plus de 90 jours et qui représentent plus de 20 % de toutes les expositions au bilan à l'égard de ce débiteur, toutes les expositions au bilan et hors bilan à l'égard de ce débiteur sont considérées comme étant non performantes.

4. Les expositions qui n'ont pas fait l'objet d'une mesure de renégociation cessent d'être classées comme non performantes aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) l'exposition remplit les critères appliqués par l'établissement pour mettre fin au classement comme exposition dépréciée conformément au référentiel comptable applicable et comme exposition en défaut conformément à l'article 178;
- b) la situation du débiteur s'est améliorée au point que l'établissement est convaincu qu'un remboursement intégral et dans les délais est vraisemblable;
- c) le débiteur n'a aucun montant en souffrance depuis plus de 90 jours.

5. Le fait, pour une exposition non performante, d'être classée comme actif non courant détenu en vue de la vente conformément au référentiel comptable applicable ne met pas fin à son classement comme exposition non performante aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m).

6. Les expositions non performantes faisant l'objet de mesures de renégociation cessent d'être classées comme non performantes aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) les expositions ont cessé d'être dans une situation qui conduirait à leur classification comme non performantes en vertu du paragraphe 3;
- b) un an au moins s'est écoulé depuis la date à laquelle les mesures de renégociation ont été appliquées et la date à laquelle les expositions ont été classées comme non performantes, la date la plus tardive étant retenue;
- c) aucun montant n'est en souffrance à la suite des mesures de négociation et l'établissement, sur la base de l'analyse de la situation financière du débiteur, est convaincu de la probabilité que l'exposition sera intégralement remboursée dans les délais.

Un remboursement intégral et dans les délais n'est pas considéré comme probable à moins que le débiteur a effectué des paiements réguliers, dans les délais, de montants égaux à l'un des montants suivants:

- a) le montant en souffrance avant l'application des mesures de renégociation, lorsque des montants étaient en souffrance;
- b) le montant sorti du bilan au titre des mesures de renégociation appliquées, lorsque aucun montant n'était en souffrance.

7. Lorsqu'une exposition non performante a cessé d'être classée comme non performante conformément au paragraphe 6, elle sera en période probatoire jusqu'à ce que toutes les conditions suivantes soient remplies:

- a) au moins deux années se sont écoulées depuis la date à laquelle l'exposition qui a fait l'objet de mesures de renégociation a été reclassée comme performante;
- b) des paiements réguliers et dans les délais ont été effectués pendant au moins la moitié de la période probatoire, ce qui a permis le paiement d'un montant agrégé important du principal ou des intérêts;
- c) aucune des expositions envers le débiteur n'est en souffrance depuis plus de 30 jours.

*Article 47 ter*

### **Mesures de renégociation**

1. Une "mesure de renégociation" est une concession par un établissement en faveur d'un débiteur qui éprouve ou qui risque d'éprouver des difficultés à honorer ses engagements financiers. Une concession peut donner lieu à une perte pour le prêteur et désigne l'une des actions suivantes:

- a) une modification des conditions d'une dette, lorsqu'une telle modification n'aurait pas été accordée si le débiteur n'avait pas éprouvé des difficultés à honorer ses engagements financiers;
- b) un refinancement total ou partiel d'une dette, lorsqu'un tel refinancement n'aurait pas été accordé si le débiteur n'avait pas éprouvé des difficultés à honorer ses engagements financiers.

2. Les situations suivantes au moins sont considérées comme des mesures de renégociation:

- a) de nouvelles conditions contractuelles plus favorables au débiteur que les précédentes, lorsque le débiteur éprouve ou qui risque d'éprouver des difficultés à honorer ses engagements financiers;
- b) de nouvelles conditions contractuelles plus favorables au débiteur que les conditions contractuelles proposées par le même établissement aux débiteurs présentant un profil de risque similaire au même moment, lorsque le débiteur éprouve ou qui risque d'éprouver des difficultés à honorer ses engagements financiers;
- c) l'exposition était classée comme non performante avant la modification des conditions contractuelles initiales ou aurait été classée comme non performante en l'absence de modification des conditions contractuelles;
- d) la mesure donne lieu à une annulation totale ou partielle de la dette;
- e) l'établissement approuve le recours à des clauses permettant au débiteur de modifier les conditions du contrat, et l'exposition était classée comme non performante avant le recours à ces clauses ou aurait été classée comme non performante si ces clauses n'avaient pas été exercées;

- f) au moment de l'octroi du crédit, ou à un moment proche de l'octroi du crédit, le débiteur a effectué des paiements portant sur le principal ou les intérêts d'une autre dette contractée auprès du même établissement, qui était classée comme exposition non performante ou aurait été classée comme exposition non performante en l'absence de ces paiements;
- g) la modification des conditions contractuelles implique des remboursements sous la forme de prise de possession de la sûreté, lorsqu'une telle modification constitue une concession.
3. Les circonstances suivantes sont des indicateurs que des mesures de renégociation peuvent avoir été adoptées:
- a) le contrat initial a été en souffrance pendant plus de 30 jours au moins une fois au cours des trois mois précédant sa modification ou aurait été en souffrance pendant plus de 30 jours sans modification;
- b) au moment de la conclusion du contrat de crédit, ou à un moment proche de la conclusion du contrat de crédit, le débiteur a effectué des paiements portant sur le principal ou les intérêts d'une autre dette contractée auprès du même établissement, qui a été en souffrance pendant 30 jours au moins une fois au cours des trois mois précédant l'octroi du nouveau crédit;
- c) l'établissement approuve le recours à des clauses permettant au débiteur de modifier les conditions du contrat, et l'exposition est en souffrance depuis 30 jours ou aurait été en souffrance depuis 30 jours si ces clauses n'avaient pas été exercées.
4. Aux fins du présent article, les difficultés éprouvées par un débiteur à honorer ses engagements financiers sont évaluées au niveau du débiteur, en tenant compte de toutes les entités juridiques du groupe du débiteur qui sont incluses dans le périmètre de consolidation comptable du groupe et des personnes physiques qui contrôlent ce groupe.

Article 47 quater

#### **Déduction pour expositions non performantes**

1. Aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), les établissements calculent séparément pour chaque exposition non performante le montant applicable de couverture insuffisante à déduire des éléments de fonds propres de base de catégorie 1 en soustrayant le montant calculé en vertu du point b) du présent paragraphe du montant calculé en vertu du point a) du présent paragraphe, lorsque le montant visé au point a) du présent paragraphe est supérieur au montant visé au point b) du présent paragraphe:
- a) la somme de:
- i) la fraction non garantie de chaque exposition non performante, le cas échéant, multipliée par le facteur applicable visé au paragraphe 2;
- ii) la fraction garantie de chaque exposition non performante, le cas échéant, multipliée par le facteur applicable visé au paragraphe 3;
- b) la somme des éléments suivants, pour autant qu'ils aient trait à la même exposition non performante:
- i) les ajustements pour risque de crédit spécifique;
- ii) les corrections de valeur supplémentaires conformément aux articles 34 et 105;
- iii) les autres réductions des fonds propres;
- iv) pour les établissements qui calculent les montants d'exposition pondérés au moyen de l'approche fondée sur les notations internes, la valeur absolue des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point d), en lien avec des expositions non performantes, lorsque la valeur absolue attribuable à chaque exposition non performante est calculée en multipliant les montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point d), par la contribution du montant de la perte anticipée sur l'exposition non performante dans le montant total des pertes anticipées sur les expositions en défaut et les expositions qui ne sont pas en défaut, le cas échéant;
- v) lorsqu'une exposition non performante est achetée à un prix inférieur au montant dû par le débiteur, la différence entre le prix d'achat et le montant dû par le débiteur;
- vi) les montants sortis du bilan par l'établissement depuis que l'exposition a été classée comme non performante.

La fraction garantie d'une exposition non performante est cette fraction de l'exposition qui, aux fins du calcul des exigences de fonds propres conformément à la troisième partie, titre II, est considérée comme étant couverte par une protection de crédit financée ou par une protection de crédit non financée ou qui est pleinement garantie par une hypothèque.

La fraction non garantie d'une exposition non performante correspond à la différence, s'il y en a une, entre la valeur de l'exposition telle qu'elle est visée à l'article 47 bis, paragraphe 1, et la fraction garantie de l'exposition, le cas échéant.

2. Aux fins du paragraphe 1, point a) i), les facteurs suivants s'appliquent:
  - a) 0,35 pour la fraction non garantie d'une exposition non performante, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la troisième année suivant sa classification comme non performante;
  - b) 1 pour la fraction non garantie d'une exposition non performante, à appliquer à compter du premier jour de la quatrième année suivant sa classification comme non performante.
3. Aux fins du paragraphe 1, point a) ii), les facteurs suivants s'appliquent:
  - a) 0,25 pour la fraction garantie d'une exposition non performante, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la quatrième année suivant sa classification comme non performante;
  - b) 0,35 pour la fraction garantie d'une exposition non performante, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la cinquième année suivant sa classification comme non performante;
  - c) 0,55 pour la fraction garantie d'une exposition non performante, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la sixième année suivant sa classification comme non performante;
  - d) 0,70 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par un bien immobilier conformément à la troisième partie, titre II, ou qui est un prêt immobilier résidentiel garanti par un fournisseur de protection éligible tel que visé à l'article 201, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la septième année suivant sa classification comme non performante;
  - e) 0,80 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par une autre protection de crédit financée ou non financée conformément à la troisième partie, titre II, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la septième année suivant sa classification comme non performante;
  - f) 0,80 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par un bien immobilier conformément à la troisième partie, titre II, ou qui est un prêt immobilier résidentiel garanti par un fournisseur de protection éligible visé à l'article 201, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la huitième année suivant sa classification comme non performante;
  - g) 1 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par une autre protection de crédit financée ou non financée conformément à la troisième partie, titre II, à appliquer à compter du premier jour de la huitième année suivant sa classification comme non performante;
  - h) 0,85 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par un bien immobilier conformément à la troisième partie, titre II, ou qui est un prêt immobilier résidentiel garanti par un fournisseur de protection éligible tel que visé à l'article 201, à appliquer pendant la période comprise entre le premier et le dernier jour de la neuvième année suivant sa classification comme non performante;
  - i) 1 pour la fraction d'une exposition non performante garantie par un bien immobilier conformément à la troisième partie, titre II, ou qui est un prêt immobilier résidentiel garanti par un fournisseur de protection éligible tel que visé à l'article 201, à appliquer à compter du premier jour de la dixième année suivant sa classification comme non performante.
4. Par dérogation au paragraphe 3, les facteurs suivants s'appliquent à la fraction de l'exposition non performante garantie ou assurée par un organisme public de crédit à l'exportation:
  - a) 0 pour la fraction garantie de l'exposition non performante, à appliquer pendant la période comprise entre un et sept ans suivant sa classification comme non performante; et
  - b) 1 pour la fraction garantie de l'exposition non performante, à appliquer à compter du premier jour de la huitième année suivant sa classification comme non performante.
5. L'ABE évalue l'éventail des pratiques appliquées en matière d'évaluation des expositions non performantes garanties et peut élaborer des orientations afin d'établir une méthodologie commune, comprenant éventuellement des exigences minimales en termes de calendrier et de méthodes ad hoc pour une réévaluation, aux fins de la valorisation prudentielle des formes éligibles de protection de crédit financée et non financée, en particulier en ce qui concerne les hypothèses relatives à leur recouvrabilité et à leur opposabilité. Ces orientations peuvent également comprendre une méthodologie commune pour la détermination de la fraction garantie d'une exposition non performante, visée au paragraphe 1.

Ces orientations sont émises conformément à l'article 16 du règlement (UE) n° 1093/2010.

6. Par dérogation au paragraphe 2, lorsqu'une exposition a fait l'objet d'une mesure de renégociation entre la première et la deuxième année suivant sa classification comme non performante, le facteur applicable conformément au paragraphe 2 à la date de l'application de la mesure de renégociation l'est pour une période supplémentaire de un an.

Par dérogation au paragraphe 3, lorsqu'une exposition a fait l'objet d'une mesure de renégociation entre la deuxième et la sixième année suivant sa classification comme non performante, le facteur applicable conformément au paragraphe 3 à la date de l'application de la mesure de renégociation l'est pour une période supplémentaire de un an.

Le présent paragraphe ne s'applique qu'en rapport avec la première mesure de renégociation appliquée depuis la classification de l'exposition comme non performante.»

3) À l'article 111, paragraphe 1, premier alinéa, le texte introductif est remplacé par le texte suivant:

«1. La valeur exposée au risque d'un élément d'actif est sa valeur comptable restante après application des ajustements pour risque de crédit spécifique, conformément à l'article 110, des corrections de valeur supplémentaires conformément aux articles 34 et 105, des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m), et des autres réductions des fonds propres liées à l'élément d'actif. La valeur exposée au risque d'un élément de hors bilan figurant à l'annexe I correspond au pourcentage suivant de sa valeur nominale, réduite des ajustements pour risque de crédit spécifique et des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m):»

4) À l'article 127, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La fraction non garantie de tout élément, lorsque le débiteur a fait défaut conformément à l'article 178 ou, en cas d'expositions sur la clientèle de détail, la fraction non garantie de toute facilité de crédit sur laquelle il y a eu défaut conformément à l'article 178 reçoit une pondération de risque de:

- a) 150 %, lorsque la somme des ajustements pour risque de crédit spécifique et des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m), représente moins de 20 % de la fraction non garantie de la valeur exposée au risque si ces ajustements pour risque de crédit spécifique et ces déductions n'étaient pas appliqués;
- b) 100 %, lorsque la somme des ajustements pour risque de crédit spécifique et des montants déduits conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m), ne représente pas moins de 20 % de la fraction non garantie de la valeur exposée au risque si ces ajustements pour risque de crédit spécifique et ces déductions n'étaient pas appliqués.»

5) L'article 159 est remplacé par le texte suivant:

«Article 159

#### **Traitement des montants des pertes anticipées**

Les établissements soustraient les montants des pertes anticipées calculés conformément à l'article 158, paragraphes 5, 6 et 10, des ajustements pour risque de crédit général et spécifique, conformément à l'article 110, corrections de valeur supplémentaires conformément aux articles 34 et 105 et des autres réductions des fonds propres liées aux expositions concernées, à l'exception des déductions effectuées conformément à l'article 36, paragraphe 1, point m). Les décotes sur les expositions au bilan achetées en situation de défaut conformément à l'article 166, paragraphe 1, sont traitées comme les ajustements pour risque de crédit spécifique. Les ajustements pour risque de crédit spécifique sur les expositions en défaut ne sont pas utilisés pour couvrir les montants des pertes anticipées sur d'autres expositions. Ni les montants des pertes anticipées sur les expositions titrisées ni les ajustements pour risque de crédit général et spécifique liés à ces expositions ne sont pris en compte dans ce calcul.»

6) À l'article 178, paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) l'arriéré du débiteur sur une obligation de crédit significative envers l'établissement, son entreprise mère ou l'une de ses filiales est supérieur à 90 jours. Les autorités compétentes peuvent remplacer le délai de 90 jours par 180 jours pour les expositions garanties par des biens immobiliers résidentiels ou commerciaux des PME dans la catégorie des expositions sur la clientèle de détail, ainsi que pour les expositions sur les entités du secteur public. Le délai de 180 jours ne s'applique pas aux fins de l'article 36, paragraphe 1, point m), ou de l'article 127.»

7) L'article suivant est inséré:

«Article 469 bis

#### **Dérogation aux déductions des éléments de fonds propres de base de catégorie 1 pour les expositions non performantes**

Par dérogation à l'article 36, paragraphe 1, point m), les établissements ne déduisent pas des éléments de fonds propres de base de catégorie 1 le montant applicable de couverture insuffisante des expositions non performantes lorsque l'exposition est née avant le 26 avril 2019.

Lorsque les conditions d'une exposition née avant le 26 avril 2019 sont modifiées par l'établissement d'une manière qui accroît l'exposition de l'établissement envers le débiteur, l'exposition est considérée comme née à la date à laquelle la modification s'applique et cesse de relever de la dérogation prévue au premier alinéa.»

#### *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 Strasbourg, le 17 avril 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

---

**RÈGLEMENT (UE) 2019/631 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 17 avril 2019****établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011****(refonte)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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 européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> et le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> ont été modifiés à plusieurs reprises et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte desdits règlements.
- (2) Afin de permettre une transition cohérente et efficace à la suite de la refonte et de l'abrogation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, il convient que le présent règlement soit applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Toutefois, il est approprié de maintenir les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et les modalités pour les atteindre telles qu'elles ont été fixées dans lesdits règlements, sans changements jusqu'en 2024.
- (3) L'accord de Paris <sup>(5)</sup> fixe, notamment, un but à long terme qui répond à l'objectif visant à maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour la maintenir à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Les dernières conclusions scientifiques présentées par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son rapport spécial sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les profils connexes d'évolution des émissions mondiales de gaz à effet de serre confirment sans équivoque les effets néfastes du changement climatique. Ce rapport spécial conclut qu'il est indispensable de réduire les émissions dans tous les secteurs pour contenir le réchauffement planétaire.
- (4) Afin de contribuer aux objectifs de l'accord de Paris, il convient d'accélérer le passage de l'ensemble du secteur des transports à un niveau d'émissions nul, compte tenu de la communication de la Commission du 28 novembre 2018 intitulée «Une planète propre pour tous — Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat», qui expose une vision des transformations économiques et sociétales requises, associant tous les secteurs de l'économie et de la société, pour parvenir à un niveau d'émissions de gaz à effet de serre net nul au sein de l'Union à l'horizon 2050. Il est également nécessaire de réduire de manière drastique et sans tarder les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports qui sont extrêmement nocifs pour la santé et l'environnement. Il faudra réduire davantage encore les émissions provenant des véhicules à moteurs à combustion conventionnels après 2020. Les véhicules à émission nulle et à faibles émissions devront être déployés et atteindre une part de marché significative d'ici 2030. Des réductions supplémentaires des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers seront nécessaires après 2030.

<sup>(1)</sup> JO C 227 du 28.6.2018, p. 52.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 27 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 avril 2019.

<sup>(3)</sup> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

<sup>(5)</sup> JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

- (5) La communication de la Commission du 31 mai 2017 intitulée «L'Europe en mouvement — Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous» et celle du 8 novembre 2017, intitulée «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions — Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs», soulignent que les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers sont un moteur puissant pour l'innovation et l'efficacité et contribueront à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile et à tracer la voie pour des véhicules à émission nulle et à faibles émissions d'une manière technologiquement neutre.
- (6) Le présent règlement ouvre un chemin clair pour les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur du transport routier et contribue à la réalisation de l'objectif contraignant d'une réduction d'au moins 40 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union pour l'ensemble de l'économie d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, tel qu'il a été adopté dans les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 et approuvé, en tant que contribution prévue déterminée au niveau national de l'Union dans le cadre de l'accord de Paris, lors de la réunion du Conseil Environnement du 6 mars 2015.
- (7) Le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> impose des obligations aux États membres afin de respecter l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 en 2030 pour les secteurs qui ne font pas partie du système d'échange de quotas d'émission de l'Union établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(7)</sup>. La contribution du transport routier aux émissions de ces secteurs est considérable. En outre, les émissions du transport routier affichent une tendance à la hausse et restent sensiblement au-dessus des niveaux de 1990. Si les émissions du transport routier augmentent encore, cette augmentation contribuera à neutraliser les réductions d'émissions obtenues par d'autres secteurs pour lutter contre les changements climatiques.
- (8) Les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 ont souligné l'importance de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports par une approche globale et technologiquement neutre pour la promotion de la réduction des émissions et de l'efficacité énergétique dans les transports, pour l'électrification des transports et pour le recours aux sources d'énergie renouvelables dans ce secteur également après 2020.
- (9) Afin d'offrir aux consommateurs de l'Union de l'énergie sûre, durable, compétitive et abordable, l'efficacité énergétique comme moyen de modérer la demande est l'une des cinq dimensions interdépendantes et qui se renforcent mutuellement présentées dans la communication de la Commission du 25 février 2015 intitulée «Cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique». Cette communication affirme que, s'il est vrai que l'ensemble des secteurs de l'économie doivent prendre des mesures pour consommer l'énergie de façon plus efficace, les transports ont un énorme potentiel en matière d'efficacité énergétique qui peut être réalisé également en continuant à durcir les normes de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers dans la perspective de 2030.
- (10) Une évaluation des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 réalisée en 2015 a conclu que ces règlements avaient été pertinents et largement cohérents et qu'ils avaient généré d'importantes économies d'émissions, tout en présentant un meilleur rapport coût-efficacité que cela n'avait été prévu à l'origine. Ils ont également généré une importante valeur ajoutée de l'Union qui n'aurait pas pu être réalisée dans les mêmes proportions par des mesures nationales. Toutefois, les effets positifs de ces règlements ont été amoindris par l'écart croissant entre les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées au titre du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) et celles relevées en conditions d'utilisation réelles.
- (11) Il est donc approprié de poursuivre les objectifs des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 en adoptant, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, de nouveaux objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du parc de l'Union d'ici à 2030. Pour définir les niveaux de ces objectifs, il a été tenu compte de leur efficacité pour apporter une contribution d'un bon rapport coût-efficacité à la réduction des émissions des secteurs couverts par le règlement (UE) 2018/842 d'ici à 2030, des coûts et économies en résultant pour la société, les constructeurs et les utilisateurs des véhicules, ainsi que de leurs implications directes et indirectes pour l'emploi, la compétitivité et l'innovation et des avantages connexes en termes de réduction de la pollution atmosphérique et de sécurité énergétique. Étant donné que les voitures particulières représentent une part de marché et, partant, une contribution globale aux émissions de CO<sub>2</sub> nettement plus élevées que celles des véhicules utilitaires légers, il semble opportun d'adopter une approche différenciée pour ces deux types de véhicules.

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

<sup>(7)</sup> Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

- (12) Il convient de veiller à ce que la transition vers la mobilité à émission nulle soit socialement acceptable et juste. Il est donc important de prendre en compte les effets sociaux d'une telle transition tout au long de la chaîne de valeur du secteur automobile et d'anticiper les conséquences sur l'emploi. Il y a dès lors lieu d'envisager des programmes ciblés au niveau de l'Union et aux niveaux national et régional pour la reconversion, le perfectionnement et la réaffectation des travailleurs, ainsi que des initiatives en matière d'éducation et de recherche d'emploi menées dans les communautés et régions pénalisées, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transition, il convient de renforcer l'emploi des femmes et l'égalité des chances dans ce secteur.
- (13) Une transition réussie vers une mobilité à émission nulle nécessite une démarche coordonnée et un environnement propre à stimuler l'innovation et à préserver la primauté technologique de l'Union dans ce secteur. Cela passe notamment par des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, l'augmentation de l'offre de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant, l'intégration dans les systèmes énergétiques, ainsi que l'approvisionnement durable en matériaux et la production durable, le réemploi et le recyclage des batteries en Europe. Les mesures prises en ce sens doivent être cohérentes au niveau de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national, régional et local.
- (14) Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup>, une nouvelle procédure d'essai pour mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, à savoir la procédure «*Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure*» (WLTP), établie dans le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission <sup>(9)</sup>, a commencé à s'appliquer en 2017. Cette procédure d'essai fournit des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant plus représentatives des conditions d'utilisation réelles.

Il est donc approprié que les nouveaux objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> s'appuient sur les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées sur la base de cette procédure d'essai. Compte tenu, toutefois, du fait que les émissions de CO<sub>2</sub> déterminées selon la WLTP seront disponibles pour les besoins du contrôle de la conformité aux objectifs à partir de 2021, il est approprié que les nouvelles normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> soient définies en tant que niveaux de réduction fixés par rapport aux objectifs de 2021 calculés sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées aux fins des essais de mesure des émissions WLTP. Afin d'assurer la fiabilité et la représentativité des valeurs utilisées comme point de départ pour définir les objectifs de réduction des émissions à appliquer en 2025 et 2030, les conditions de réalisation de ces mesures ont été clarifiées dans le cadre de la mise en œuvre des règlements d'exécution (UE) 2017/1152 <sup>(10)</sup> et (UE) 2017/1153 <sup>(11)</sup> de la Commission.

- (15) Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute l'Union, pour l'ensemble de leurs parcs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs sur le territoire de l'Union.
- (16) L'évaluation de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(12)</sup> par la Commission en 2016 a mis en évidence la nécessité de préciser et de simplifier davantage cet acte législatif, ce qui pourrait accroître sa pertinence, son efficacité, son efficience et sa cohérence. La Commission devrait donc réexaminer ladite directive au plus tard le 31 décembre 2020 et, au besoin, présenter une proposition législative en la matière. Pour favoriser le recours aux véhicules les plus économes en carburant et respectueux de l'environnement, ce réexamen devrait notamment porter sur l'intégration des véhicules utilitaires légers et la nécessité d'une meilleure conception et d'une harmonisation plus poussée des exigences de l'Union en matière d'étiquetage des voitures, fournissant aux consommateurs des informations comparables, fiables et faciles à utiliser sur les avantages des voitures à émission nulle ou à faibles émissions, y compris des informations sur les polluants atmosphériques.

<sup>(8)</sup> 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 et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

<sup>(9)</sup> Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> 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).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

<sup>(12)</sup> Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12 du 18.1.2000, p. 16).

- (17) Des objectifs de réduction des émissions pour les parcs, à l'échelle de l'Union, de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs devraient donc être fixés pour 2025 et pour 2030, en tenant compte du temps de renouvellement du parc automobile et de la nécessité pour le secteur du transport routier de contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques de 2030. Cette approche graduelle donne également à l'industrie automobile un signal clair et précoce de ne pas retarder l'introduction sur le marché de technologies efficaces sur le plan énergétique et de véhicules à émission nulle et à faibles émissions.
- (18) Les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> établies dans le présent règlement s'appliquent aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs. En ce qui concerne le parc existant de véhicules, y compris les véhicules d'occasion, des mesures supplémentaires visant à réduire les émissions peuvent également être prises, notamment au niveau national et au niveau de l'Union. Par exemple, des mesures peuvent être prises pour encourager un renouvellement plus marqué du parc dans le but de remplacer dans les meilleurs délais les véhicules plus anciens, dont les taux d'émission sont plus élevés, par des véhicules plus performants. L'accès à des véhicules à émission nulle et à faibles émissions meilleur marché pourrait susciter un changement de comportement chez les consommateurs et un déploiement plus rapide des technologies à faibles émissions.
- (19) Si l'Union fait partie des principaux producteurs mondiaux de véhicules à moteur et démontre une supériorité technologique dans le secteur automobile mondial, la concurrence se renforce et le secteur change rapidement sous l'effet de nouvelles innovations dans les domaines des groupes motopropulseurs électrifiés et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée. Afin de conserver sa compétitivité mondiale et son accès aux marchés, l'Union a besoin d'un cadre réglementaire, notamment d'incitations particulières dans le domaine des véhicules à émission nulle et à faibles émissions, qui contribue à créer un vaste marché intérieur et qui soutient le développement technologique et l'innovation.
- (20) Un mécanisme d'incitation spécifique devrait être mis en place pour faciliter une transition en douceur vers une mobilité à émission nulle. Ce mécanisme devrait être conçu de façon à promouvoir le déploiement, sur le marché de l'Union, de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Une mesure transitoire spécifique devrait également être prévue pour permettre l'accès des consommateurs à des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans les États membres où les niveaux de pénétration sur le marché de ce type de véhicules sont faibles.
- (21) La fixation de références appropriées pour la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le parc de l'Union, ainsi que d'un mécanisme bien conçu pour ajuster l'objectif spécifique d'un constructeur en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> en fonction de la part de véhicules à émission nulle et à faibles émissions dans le propre parc de ce constructeur, devrait donner un signal fort et crédible pour le développement, le déploiement et la commercialisation de tels véhicules, tout en permettant encore l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne conventionnels.
- (22) Afin de déterminer les bonifications pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, il est approprié de tenir compte de la différence dans les émissions de CO<sub>2</sub> entre les véhicules. En ce qui concerne les voitures particulières, il conviendrait de reconnaître le rôle que les véhicules à faibles émissions, en particulier les véhicules hybrides rechargeables, peuvent jouer dans la transition vers des véhicules à émission nulle. Le mécanisme d'ajustement devrait assurer qu'un constructeur qui dépasse le niveau de référence bénéficie d'un objectif spécifique plus élevé pour les émissions de CO<sub>2</sub>. Afin de garantir une approche équilibrée, des limites devraient être fixées au niveau d'ajustement possible au sein de ce mécanisme. Cela créera des incitations, favorisant le déploiement en temps utile d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburant et générant des avantages considérables pour les consommateurs, la compétitivité et l'environnement.
- (23) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif à l'échelle du parc de l'Union fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux.
- (24) Afin de préserver la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir des objectifs spécifiques en matière d'émissions selon l'utilité des véhicules sur une base linéaire. Maintenir la masse en tant que paramètre de l'utilité est jugé cohérent avec le régime existant. Afin de mieux refléter la masse des véhicules utilisés sur la route, le paramètre de la masse en ordre de marche devrait être remplacé, avec effet à partir de 2025, par la masse d'essai du véhicule, telle que spécifiée dans la WLTP.
- (25) Il convient d'éviter que les objectifs à l'échelle du parc de l'Union ne soient altérés en raison de changements de la masse moyenne du parc. Les changements de la masse moyenne devraient donc être reflétés sans retard dans les calculs des objectifs d'émissions spécifiques et les ajustements de la valeur de la masse moyenne qui est utilisée à cette fin devraient avoir lieu tous les deux ans, avec effet à partir de 2025.
- (26) Afin de répartir l'effort de réduction des émissions d'une manière neutre et équitable sur le plan de la concurrence qui reflète la diversité du marché des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et dans la perspective du passage, en 2021, à des objectifs d'émissions spécifiques basés sur la WLTP, il est approprié de déterminer la pente de la courbe de valeurs limites sur la base des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des

véhicules neufs immatriculés cette année-là, et de prendre en compte le changement dans les objectifs à l'échelle du parc de l'Union entre 2021, 2025 et 2030, en vue d'assurer un effort de réduction des émissions égal de tous les constructeurs. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la même approche que celle applicable aux constructeurs de voitures particulières devrait s'appliquer aux constructeurs de camionnettes légères, dérivées de voitures, tandis que pour les constructeurs de véhicules relevant des segments plus lourds, une pente plus élevée et fixe devrait être adoptée pour l'ensemble de la période cible.

- (27) Le présent règlement entend réaliser ses objectifs notamment en incitant le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prévoit un mécanisme qui devrait être capable de prendre en compte les évolutions technologiques à venir. L'expérience montre que les éco-innovations ont contribué avec succès au bon rapport coût-efficacité des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, ainsi qu'à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en conditions d'utilisation réelles. Cette modalité devrait donc être maintenue et le champ d'application devrait être étendu pour susciter des améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation.
- (28) Un équilibre devrait cependant être assuré entre les incitations en faveur des éco-innovations et les technologies pour lesquelles l'effet de réduction des émissions est démontré dans le cadre de la procédure d'essai officielle. Par conséquent, il est approprié de maintenir un plafond en ce qui concerne les économies d'émissions dues aux éco-innovations qu'un constructeur peut prendre en compte pour les besoins de la conformité à l'objectif. La Commission devrait avoir la possibilité de revoir le niveau de ce plafond, en particulier pour prendre en compte les effets de la modification de la procédure d'essai officielle. Il est également approprié de clarifier la manière dont les économies réalisées devraient être calculées pour les besoins de la conformité à l'objectif.
- (29) Il est important d'utiliser des composants légers durables pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules. Leur développement et leur déploiement devraient soutenir la transition vers une mobilité à émission nulle ou à faibles émissions.
- (30) La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(13)</sup> a établi un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (31) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement.
- (32) Dans les cas où des véhicules utilitaires légers à émission nulle ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou 2 840 kg, selon le cas, ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement uniquement en raison de la masse du système de stockage d'énergie, il convient de permettre que ces véhicules soient comptabilisés comme relevant dudit champ d'application.
- (33) Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir la possibilité de demander d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés.
- (34) Compte tenu des effets disproportionnés résultant pour les plus petits constructeurs qui résulteraient 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 CO<sub>2</sub> des véhicules vendus par lesdits constructeurs, les constructeurs qui représentent moins de 1 000 voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés par an dans l'Union devraient être exclus du champ d'application de l'objectif d'émissions spécifiques et de la prime sur les émissions excédentaires. Toutefois, lorsqu'un constructeur qui est couvert par une exemption demande néanmoins et obtient une dérogation, il est approprié que ce constructeur soit tenu de respecter l'objectif indiqué dans cette dérogation.
- (35) La procédure d'octroi aux constructeurs spécialisés de dérogations à l'objectif de 95 g de CO<sub>2</sub>/km à l'échelle du parc de l'Union garantit que l'effort de réduction des émissions requis desdits constructeurs spécialisés soit en harmonie avec celui des grands constructeurs par rapport à cet objectif. Il est approprié de continuer à donner à ces constructeurs spécialisés la possibilité d'obtenir une dérogation également pour les objectifs applicables à partir 2025, jusqu'en 2028.

<sup>(13)</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

- (36) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures particulières et tous les véhicules utilitaires légers devraient être pris en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques, selon le cas. Bien que le règlement (CE) n° 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence de plus de 2 610 kg et auxquels la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, dudit règlement, les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément aux mêmes procédures de mesure que celles spécifiées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment les procédures prévues dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission <sup>(14)</sup> et dans le règlement (UE) 2017/1151 et les procédures de corrélation adoptées sur la base des règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, en particulier dans les règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153. Les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.
- (37) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.
- (38) Il convient de prendre en considération la situation spécifique des constructeurs de véhicules utilitaires légers qui produisent des véhicules incomplets dont la réception par type se fait en plusieurs étapes. Même si ces constructeurs sont responsables de la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, ils devraient avoir la possibilité de prédire, avec une certitude raisonnable, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés. La Commission devrait assurer que ces besoins soient reflétés de façon appropriée dans les mesures d'exécution adoptées en application du règlement (CE) n° 715/2007.
- (39) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs peuvent convenir de constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais devraient être reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques pour le groupement.
- (40) La possibilité pour les constructeurs de constituer des groupements s'est avérée être une manière rentable d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, facilitant notamment le respect des objectifs pour les constructeurs qui produisent une gamme limitée de véhicules. En vue d'améliorer la neutralité concurrentielle, la Commission devrait être habilitée à clarifier les conditions dans lesquelles des constructeurs indépendants peuvent constituer un groupement afin de s'assurer une position équivalente à celle d'entreprises liées.
- (41) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement.
- (42) Il est également essentiel, pour atteindre les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> requises au titre du présent règlement, que les émissions des véhicules en cours d'utilisation soient conformes aux valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> déterminées lors de la réception par type. Il devrait donc être possible pour la Commission de prendre en compte, dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur, toute non-conformité systémique constatée par les autorités compétentes en matière de réception par type en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en cours d'utilisation.
- (43) La Commission devrait être habilitée à établir et à appliquer une procédure pour vérifier la correspondance entre les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service, déterminées conformément à la WLTP, et les valeurs des émissions de CO<sub>2</sub> inscrites sur les certificats de conformité. Lors de l'élaboration de cette procédure, une attention particulière devrait être accordée à l'identification de méthodes, y compris l'utilisation de données provenant de dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie, pour la détection de stratégies permettant d'améliorer artificiellement les performances du véhicule en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> lors de la procédure d'essai de réception par type. Lorsque l'on constate, lors de ces vérifications, des écarts ou des stratégies visant à améliorer artificiellement les performances en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule, il y a lieu de considérer ces constatations comme des raisons suffisantes de soupçonner qu'il existe un risque sérieux de non-conformité en ce qui concerne les exigences énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil <sup>(15)</sup> et dans le règlement (CE) n° 715/2007, et que les États membres devraient, sur cette base, prendre les mesures nécessaires conformément au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858.
- (44) Les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union, conformément à la WLTP. Afin de réduire au strict minimum la

<sup>(14)</sup> 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 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 et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

<sup>(15)</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données. La responsabilité des autorités compétentes de fournir des données correctes et complètes devrait donc être clairement mentionnée, de même que la nécessité d'une coopération efficace entre ces autorités et la Commission pour résoudre les problèmes de qualité des données.

- (45) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus dans le présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union. Dans son examen de 2023, la Commission devrait évaluer la possibilité d'allouer les montants des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou à un programme pertinent visant à assurer une transition juste vers une mobilité à émission nulle et à soutenir la reconversion, le perfectionnement et d'autres types de formation des travailleurs dans le secteur automobile.
- (46) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les États membres conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger de sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.
- (47) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation de l'Union en matière de concurrence.
- (48) L'efficacité des objectifs fixés par le présent règlement pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> effectivement émises est fortement dépendante de la représentativité réelle de la procédure d'essai officielle. Selon l'avis scientifique n° 1/2016 du mécanisme de consultation scientifique (SAM) intitulé «Comblant l'écart entre les émissions réelles de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers et les résultats des essais en laboratoire» et la recommandation du Parlement européen du 4 avril 2017 au Conseil et à la Commission, à la suite de son enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile <sup>(16)</sup>, un mécanisme devrait être mis en place pour évaluer la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie des véhicules déterminées conformément à la WLTP. La manière la plus fiable d'assurer la représentativité réelle des valeurs de réception par type est d'utiliser les données des dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie. La Commission devrait dès lors être habilitée à élaborer les procédures nécessaires à la collecte et au traitement des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie requises pour effectuer de telles évaluations, ainsi qu'à assurer la mise à disposition du public de ces données, tout en assurant la protection des données à caractère personnel. En outre, il convient, afin de garantir la disponibilité des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie des véhicules électriques à batterie et des véhicules équipés de systèmes de propulsion utilisant des combustibles gazeux, y compris l'hydrogène, que les travaux de normalisation des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie de ces véhicules soient poursuivis sans tarder dans le cadre de la mise en œuvre du règlement (UE) 2017/1151.
- (49) La Commission devrait en outre évaluer comment les données relatives à la consommation de carburant et d'énergie pourraient contribuer à garantir que les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule déterminées conformément à la WLTP restent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour tous les constructeurs et, plus précisément, comment ces données peuvent être utilisées pour contrôler l'écart entre les émissions en laboratoire et les émissions en conditions d'utilisation réelles de CO<sub>2</sub> et, au besoin, éviter le creusement de cet écart.
- (50) Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie de ces véhicules mis sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations y afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives.
- (51) En 2024, les progrès enregistrés au titre du règlement (UE) 2018/842 et de la directive 2003/87/CE seront examinés. Il est dès lors approprié d'examiner de manière globale l'efficacité du présent règlement en 2023, afin de permettre une évaluation coordonnée et cohérente des mesures mises en œuvre au titre de tous ces instruments. Lors de cet examen en 2023, la Commission devrait également identifier un chemin clair vers de nouvelles réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris. Le cas échéant, le rapport sur cet examen devrait être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement.

<sup>(16)</sup> JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

- (52) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la spécification des conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement, l'adoption des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données relatives aux émissions moyennes ainsi qu'à l'application des annexes II et III, l'adoption des modalités relatives aux procédures de communication des écarts constatés, à la suite des vérifications, dans les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service et de prise en compte de ces écarts lors du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur, l'établissement des modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires, la publication des performances des constructeurs, l'adoption des modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants, l'adoption d'une procédure détaillée pour la collecte et le traitement des paramètres relatifs aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, la détermination des procédures permettant de vérifier i) que les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules en service et ii) la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type, et la détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(17)</sup>.
- (53) Afin modifier ou de compléter des éléments non essentiels des dispositions du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des exigences en matière de données et des paramètres de données énoncés aux annexes II et III du présent règlement établissant des règles relatives à l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations en faveur de certains constructeurs, le contenu des demandes de dérogation, le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, la modification de l'annexe I, partie A, du présent règlement aux fins de fixer les formules de calcul pour objectifs après dérogation pour les constructeurs spécialisés, l'ajustement du plafond pour les contributions totales des technologies innovantes à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur à partir de 2025, l'établissement des principes directeurs et critères de définition des procédures pour la réalisation des vérifications, l'établissement des mesures pour l'ajustement des valeurs M<sub>0</sub> et TM<sub>0</sub>, et l'adaptation des formules de calcul des objectifs d'émissions spécifiques pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» <sup>(18)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de l'élaboration des actes délégués.
- (54) Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 devraient être abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020.
- (55) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent en raison de leur dimension et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

#### **Objet et objectifs**

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, tel qu'il est énoncé dans le règlement (UE) 2018/842, et des objectifs de l'accord de Paris, et afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur.

<sup>(17)</sup> 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 Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(18)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le présent règlement fixe un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 95 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union et un objectif à l'échelle du parc de l'Union de 147 g de CO<sub>2</sub>/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, mesurés, jusqu'au 31 décembre 2020, conformément au règlement (CE) n° 692/2008 et aux règlements d'exécution (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, conformément au règlement (UE) 2017/1151.
3. Le présent règlement sera complété, jusqu'au 31 décembre 2024, par des mesures additionnelles visant à réaliser une réduction supplémentaire de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visée dans la communication de la Commission du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers».
4. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:
  - a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.1;
  - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 15 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.1.
5. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, les objectifs suivants à l'échelle du parc de l'Union sont applicables:
  - a) pour les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 37,5 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie A, point 6.1.2;
  - b) pour les émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs, un objectif à l'échelle du parc de l'Union égal à une réduction de 31 % des objectifs de 2021, déterminé conformément à l'annexe I, partie B, point 6.1.2.
6. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, une référence égale à une part de 15 % des parcs respectifs de voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs s'applique conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement.
7. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2030, pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions, les références suivantes s'appliquent conformément à l'annexe I, partie A, point 6.3, et à l'annexe I, partie B, point 6.3, respectivement:
  - a) une référence égale à une part de 35 % du parc de voitures particulières neuves, et
  - b) une référence égale à une part de 30 % du parc de véhicules utilitaires légers neufs.

## Article 2

### Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur suivants:
  - a) véhicules de catégorie M<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (ci-après dénommés «voitures particulières»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «voitures particulières neuves»);
  - b) véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg et véhicules de catégorie N<sub>1</sub> auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»). Les véhicules à émission nulle de catégorie N ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg ou à 2 840 kg, selon le cas, sont comptabilisés, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, aux fins du présent règlement et sans préjudice de la directive 2007/46/CE et du règlement (CE) n° 715/2007, en tant que véhicules utilitaires légers relevant du champ d'application du présent règlement si la masse de référence excédentaire est uniquement due à la masse des systèmes de stockage de l'énergie.
2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

4. L'article 4, l'article 7, paragraphe 4, points b) et c), l'article 8 et l'article 9, paragraphe 1, points a) et c), ne s'appliquent pas au constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, moins de 1 000 voitures particulières neuves ou moins de 1 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile écoulée, à moins que ce constructeur ne demande et n'obtienne une dérogation conformément à l'article 10.

### Article 3

#### Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures particulières neuves ou de tous les véhicules utilitaires légers neufs qu'il produit;
- b) «certificat de conformité»: le certificat de conformité visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;
- c) «véhicule complété»: un véhicule utilitaire léger dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétapes conformément à la directive 2007/46/CE;
- d) «véhicule complet»: tout véhicule utilitaire léger qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;
- e) «véhicule de base»: tout véhicule utilitaire léger utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétapes;
- f) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;
- g) «masse en ordre de marche» ou «M»: la masse de la voiture particulière ou du véhicule utilitaire léger carrossé(e) en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;
- h) «émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>»: les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et à ses règlements d'exécution et indiquées comme la masse des émissions de CO<sub>2</sub> (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule. Pour les voitures particulières ou les véhicules utilitaires légers non réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, il s'agit des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées en application du règlement (CE) n° 715/2007, notamment selon la méthode prévue dans le règlement (CE) n° 692/2008 jusqu'au 31 décembre 2020 et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans le règlement (UE) 2017/1151, ou selon les méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules;
- i) «empreinte au sol»: le produit de la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement, tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis à l'annexe I, points 2.1 et 2.3, de la directive 2007/46/CE;
- j) «objectif d'émissions spécifiques»: l'objectif annuel d'un constructeur déterminé conformément à l'annexe I ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 10, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;
- k) «objectif à l'échelle du parc de l'Union»: les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des voitures particulières neuves ou des véhicules utilitaires légers neufs à atteindre au cours d'une période donnée;
- l) «masse d'essai» ou «TM»: la masse d'essai d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire léger telle qu'elle est indiquée dans le certificat de conformité et telle qu'elle est définie à l'annexe XXI, point 3.2.25, du règlement (UE) 2017/1151;
- m) «véhicule à émission nulle et à faibles émissions»: une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger ayant des valeurs d'émissions au tuyau d'échappement allant de zéro à 50 g de CO<sub>2</sub>/km, déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151;
- n) «charge utile»: la différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés» un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:

- a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:
  - i) de plus de la moitié des droits de vote, ou

- ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise, ou
  - iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;
- b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs visés au point a);
  - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs visés au point a);
  - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées au point a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs visés au point a);
  - e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs visés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

#### Article 4

### Objectifs d'émissions spécifiques

1. Le constructeur veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> ne dépassent pas les objectifs d'émissions spécifiques suivants:

- a) pour l'année civile 2020, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 et 2, dans le cas des voitures particulières, ou à l'annexe I, partie B, points 1 et 2, dans le cas des véhicules utilitaires légers ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation;
- b) pour chaque année civile de 2021 à 2024, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, points 3 et 4, selon le cas ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à cette dérogation et à l'annexe I, partie A ou B, point 5;
- c) pour chaque année civile à partir de 2025, les objectifs d'émissions spécifiques déterminés conformément à l'annexe I, partie A ou B, point 6.3, ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 10, conformément à ladite dérogation.

2. Dans le cas des véhicules utilitaires légers, lorsque les données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>.

3. Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 95 % en 2020,
- 100 % à partir de 2021.

#### Article 5

### Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km compte pour:

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

pour l'année au cours de laquelle elle est immatriculée dans la période comprise entre 2020 et 2022, avec un plafond de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km par constructeur au cours de cette période, calculé conformément à l'article 5 du règlement d'exécution (UE) 2017/1153.

*Article 6***Groupement**

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 10, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il est conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:
  - a) la liste des constructeurs participant au groupement;
  - b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8;
  - c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b);
  - d) la catégorie des véhicules immatriculés comme M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> pour laquelle le groupement s'applique.
3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, la Commission le notifie aux constructeurs.
4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 8, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.
5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent, en particulier, à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:
  - a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>;
  - b) l'objectif d'émissions spécifiques;
  - c) le nombre total de véhicules immatriculés.
6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.
7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3 du présent article, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 7, paragraphe 4.
8. La Commission peut spécifier, par voie d'actes d'exécution, les conditions détaillées qui s'appliquent à un accord de groupement conclu conformément au paragraphe 5 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

*Article 7***Surveillance et communication des émissions moyennes**

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent des informations relatives à chaque voiture particulière neuve et à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé(e) sur leur territoire, conformément aux prescriptions des parties A des annexes II et III du présent règlement. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque État membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des voitures particulières non réceptionnées par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées dans les parties A des annexes II et III pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué dans la partie B de l'annexe II et dans la partie C de l'annexe III.

3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et, au plus tard le 30 juin de chaque année, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

Le registre est mis à la disposition du public.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre dans lequel ils considèrent que ladite erreur a été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

6. Les États membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission.

Les autorités compétentes désignées veillent à l'exactitude et à l'exhaustivité des données transmises à la Commission et prévoient un point de contact qui devra être disponible pour répondre rapidement aux demandes de la Commission visant à rectifier des erreurs ou omissions dans les ensembles de données transmis.

7. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des modalités relatives aux procédures de surveillance et de communication des données au titre des paragraphes 1 à 6 du présent article, et à l'application des annexes II et III. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 16 en vue de modifier les exigences en matière de données et les paramètres de données énoncés aux annexes II et III.

9. Les autorités compétentes en matière de réception par type communiquent sans délai à la Commission les écarts qui, à la suite de vérifications effectuées conformément à l'article 13, sont constatés dans les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service par rapport aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> indiquées sur les certificats de conformité.

La Commission tient compte de ces écarts pour les besoins du calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur.

La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des règles détaillées concernant les procédures pour la communication de ces écarts et pour leur prise en compte dans le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

10. La Commission évalue, au plus tard en 2023, la possibilité d'élaborer une méthodologie commune de l'Union pour l'évaluation et l'harmonisation de la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers mis sur le marché de l'Union. La Commission transmet cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, en y incluant, le cas échéant, des propositions de mesures de suivi, telles que des propositions législatives.

11. Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub>, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

## Article 8

**Prime sur les émissions excédentaires**

1. Pour chaque année civile, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.

2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon la formule suivante:

(émissions excédentaires × 95 EUR) × nombre de véhicules nouvellement immatriculés.

Aux fins du présent article, on entend par:

— «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 11, et

— «nombre de véhicules nouvellement immatriculés»: le nombre de voitures particulières neuves ou de véhicules utilitaires légers neufs, comptés séparément, produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4, paragraphe 3.

3. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires imposées au titre du paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union.

## Article 9

**Publication des performances des constructeurs**

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année, la Commission publie, par voie d'actes d'exécution, une liste indiquant:

- a) pour chaque constructeur, son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
- b) pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
- d) les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> pour toutes les voitures particulières neuves et tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente;
- e) la masse moyenne en ordre de marche de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente jusqu'au 31 décembre 2020;
- f) la masse d'essai moyenne de toutes les voitures particulières neuves et de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union au cours de l'année civile précédente.

2. La liste publiée conformément au paragraphe 1 du présent article indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

3. La liste visée au paragraphe 1 du présent article indique également, pour la publication au 31 octobre 2022 au plus tard:

- a) les objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2025 et 2030 visés respectivement à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 4 et 5, calculés par la Commission conformément aux points 6.1.1 et 6.1.2 des parties A et B de l'annexe I;
- b) les valeurs pour  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  et  $a_{2030}$  calculées par la Commission conformément au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I.

## Article 10

**Dérogations en faveur de certains constructeurs**

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:

- a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou
- b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10 000 voitures particulières neuves ou 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou
- c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période renouvelable de cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) le nom du constructeur et de la personne qui le représente;
- b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
- c) les informations relatives aux voitures particulières ou véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse d'essai et leurs émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>; et
- d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de voiture particulière ou de véhicule utilitaire léger construit.

La demande est soumise au plus tard le 31 octobre de la première année pour laquelle la dérogation s'applique.

4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I, partie A, points 1 à 4 et point 6.3, peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10 000 à 300 000 voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union par année civile.

Une telle demande peut être présentée par le constructeur pour lui-même, ou pour lui-même et une de ses entreprises liées. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:

- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;
- b) en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, points 1 à 4, un objectif qui correspond à une réduction de 45 % des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de ces entreprises en 2007;
- c) en ce qui concerne les demandes liées à l'annexe I, partie A, point 6.3, du présent règlement, un objectif applicable pour les années civiles 2025-2028 qui correspond à la réduction prévue à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point a), du présent règlement, de l'objectif calculé conformément au point b) du présent paragraphe, compte tenu des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées en application du règlement (UE) 2017/1151.

Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies disponibles de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> mises en œuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b) du deuxième alinéa.

La Commission octroie une dérogation au constructeur lorsqu'il est démontré que les critères relatifs à la dérogation visés au présent paragraphe sont remplis.

5. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.

6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.

7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 8.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 établissant des règles complétant les paragraphes 1 à 7 du présent article, en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes, et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>.

La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier la partie A de l'annexe I aux fins de fixer les formules de calcul pour objectifs après dérogation visés au paragraphe 4, deuxième alinéa, point c), du présent article.

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6, toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(19)</sup>.

#### Article 11

#### Éco-innovations

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant des technologies innovantes ou une combinaison de technologies innovantes (ci-après dénommée «ensemble technologique innovant») est examinée.

Ces technologies sont prises en considération uniquement si leur méthode d'évaluation est en mesure de fournir des résultats vérifiables, reproductibles et comparables.

La contribution totale de ces technologies à la réduction des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO<sub>2</sub>/km.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en ajustant le plafond visé au troisième alinéa du présent paragraphe avec effet à partir de 2025 afin de tenir compte des évolutions technologiques tout en veillant à ce que le niveau de ce plafond représente une proportion équilibrée des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> des constructeurs.

2. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes ou des ensembles technologiques innovants visés au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
- b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;
- c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO<sub>2</sub> selon le cycle d'essai normalisé;
- d) les technologies innovantes ne doivent pas:
  - i) être couvertes par des dispositions contraignantes liées à des mesures complémentaires additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO<sub>2</sub>/km visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, ou
  - ii) revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions du droit de l'Union.

Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025, le critère visé au premier alinéa, point d) i), ne s'applique pas en ce qui concerne les améliorations de l'efficacité pour les systèmes de climatisation.

<sup>(19)</sup> Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante ou ensemble technologique innovant fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante ou un autre ensemble technologique innovant déjà approuvé, ce rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.
4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

#### Article 12

##### **Émissions de CO<sub>2</sub> et consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles**

1. La Commission surveille et évalue la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007.

En outre, la Commission recueille régulièrement des données sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au moyen de dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués, en commençant par les voitures particulières et les véhicules utilitaires neufs immatriculés en 2021.

La Commission veille à ce que le public soit informé de la manière dont cette représentativité réelle évolue dans le temps.

2. Aux fins indiquées au paragraphe 1, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Commission veille à ce que les paramètres ci-après concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers soient mis, à intervalles réguliers, à la disposition de la Commission par les constructeurs ou les autorités nationales ou par un transfert direct des données des véhicules, suivant le cas:

- a) numéro d'identification du véhicule;
- b) carburant et/ou énergie électrique consommés;
- c) distance totale parcourue;
- d) pour les véhicules électriques hybrides rechargeables de l'extérieur, le carburant et l'énergie électrique consommés et la distance parcourue ventilés par mode de conduite;
- e) autres paramètres nécessaires pour que les obligations énoncées au paragraphe 1 puissent être satisfaites.

La Commission traite les données reçues au titre du premier alinéa pour créer des ensembles de données anonymisées et agrégées, y compris par constructeur, aux fins du paragraphe 1. Les numéros d'identification des véhicules sont utilisés uniquement aux fins de ce traitement des données et ne sont pas conservés plus longtemps que nécessaire à cette fin.

3. Afin d'éviter que se creuse l'écart avec les émissions en conditions d'utilisation réelles, la Commission, au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2023, évalue la façon dont les données en matière de consommation de carburant et d'énergie peuvent être utilisées pour veiller à ce que les valeurs des émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou d'énergie des véhicules déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 demeurent représentatives des émissions en conditions d'utilisation réelles au fil du temps pour chaque constructeur.

La Commission surveille l'évolution de l'écart visé au premier alinéa sur la période 2021 à 2026, et en rend compte chaque année, et, afin d'éviter que cet écart se creuse, évalue, en 2027, la faisabilité d'un mécanisme visant à adapter les émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> du constructeur à compter de 2030; le cas échéant, elle présente une proposition législative pour mettre en place un tel mécanisme.

4. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, la procédure détaillée pour la collecte et le traitement des données visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

#### Article 13

##### **Vérification des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en service**

1. Les constructeurs veillent à ce que les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151.

2. Après l'entrée en vigueur des procédures visées au paragraphe 4, premier alinéa, les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient, pour les familles de véhicules dont elles ont la charge aux fins de la réception par type, et sur la base d'échantillons de véhicules appropriés et représentatifs, que les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant consignées dans les certificats de conformité correspondent aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules en service déterminées conformément au règlement (UE) 2017/1151, compte tenu, entre autres, des données disponibles des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.

Les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient également la présence d'éventuelles stratégies embarquées ou ayant trait aux véhicules échantillonnés qui améliorent artificiellement les performances du véhicule pendant les essais effectués aux fins de la réception par type, entre autres en utilisant les données des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie embarqués.

3. Lorsqu'un décalage des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou la présence d'éventuelles stratégies améliorant artificiellement les performances d'un véhicule sont constatés à la suite des vérifications effectuées en vertu du paragraphe 2, l'autorité compétente en matière de réception par type, outre qu'elle prend les mesures nécessaires énoncées au chapitre XI du règlement (UE) 2018/858, assure la correction des certificats de conformité.

4. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les procédures d'exécution des vérifications visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2.

La Commission est habilitée, avant d'adopter les actes d'exécution visés au premier alinéa du présent paragraphe, à adopter un acte délégué conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les principes directeurs et critères de définition des procédures visées au premier alinéa du présent paragraphe.

#### Article 14

##### Ajustement des valeurs de M<sub>0</sub> et TM<sub>0</sub>

1. Les valeurs de M<sub>0</sub> et TM<sub>0</sub> visées dans les parties A et B de l'annexe I sont ajustées comme suit:
  - a) au plus tard le 31 octobre 2020, la valeur de M<sub>0</sub> figurant au point 4 de la partie A de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées en 2017, 2018 et 2019. Cette nouvelle valeur de M<sub>0</sub> est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024;
  - b) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur de M<sub>0</sub> figurant au point 4 de la partie B de l'annexe I est ajustée à la masse moyenne en ordre de marche de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2019, 2020 et 2021. Cette nouvelle valeur de M<sub>0</sub> est applicable en 2024;
  - c) au plus tard le 31 octobre 2022, la valeur indicative de TM<sub>0</sub> pour 2025 est déterminée comme la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021;
  - d) au plus tard le 31 octobre 2024 et tous les deux ans par la suite, la valeur de TM<sub>0</sub> figurant au point 6.2 des parties A et B de l'annexe I sont ajustées à la masse d'essai moyenne respective de l'ensemble des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours des deux années civiles précédentes, en commençant par les années 2022 et 2023. Les nouvelles valeurs de TM<sub>0</sub> sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivant la date de l'ajustement.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de compléter le présent règlement en établissant les mesures visées au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 15

##### Évaluation et rapport

1. La Commission évalue en profondeur, en 2023, l'efficacité du présent règlement et soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport présentant les résultats de l'évaluation.
2. Dans le rapport visé au paragraphe 1, la Commission examine, entre autres, la représentativité réelle des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant ou d'énergie déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007; le déploiement sur le marché de l'Union de véhicules à émission nulle et à faibles émissions, en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers; la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en

carburant telle qu'elle est prévue par la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(20)</sup>, y compris son financement; la contribution que peuvent apporter en termes de réduction des émissions les carburants de synthèse et carburants de substitution avancés produits au moyen d'énergie renouvelable; la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> effectivement observée au niveau du parc existant; le fonctionnement du mécanisme d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions; les effets potentiels de la mesure transitoire énoncée à l'annexe I, partie A, point 6.3; les retombées du présent règlement sur les consommateurs, en particulier ceux à bas et moyens revenus; ainsi que les aspects visant à faciliter une transition économiquement viable et socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et abordable dans l'Union.

Dans ce rapport, la Commission identifie également un chemin clair vers des réductions supplémentaires des émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers après 2030 afin de contribuer d'une manière significative à la réalisation du but à long terme de l'accord de Paris.

3. Le rapport visé au paragraphe 2 est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement, en particulier l'éventuelle révision des objectifs à l'échelle du parc de l'Union pour 2030 à la lumière des éléments énumérés au paragraphe 2 et l'introduction d'objectifs de réduction des émissions contraignants pour 2035 et 2040 et au-delà pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers afin d'assurer la transformation en temps utile du secteur des transports, l'objectif étant d'atteindre la neutralité carbone conformément aux objectifs de l'accord de Paris.

4. Dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1 du présent article, la Commission étudie la possibilité de mettre au point des procédures d'essai pour déterminer les émissions en conditions d'utilisation réelles au moyen de systèmes portables de mesure des émissions. La Commission prend en compte cette évaluation ainsi que celles effectuées conformément à l'article 12 du présent règlement et peut, le cas échéant réexaminer les procédures de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> décrites dans le règlement (CE) n° 715/2007. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les émissions de CO<sub>2</sub> en conditions d'utilisation réelles des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

5. Dans le cadre de l'évaluation visée au paragraphe 1 du présent article, la Commission étudie la possibilité d'affecter les recettes provenant des primes sur les émissions excédentaires à un fonds spécifique ou un programme pertinent, dans le but d'assurer une transition juste vers une économie neutre pour le climat conformément à l'article 4.1 de l'accord de Paris, en particulier pour soutenir la reconversion, le perfectionnement, ainsi que d'autres types de formation et la réaffectation des travailleurs dans le secteur automobile de tous les États membres concernés, en particulier dans les régions et les communautés les plus pénalisées par la transition. La Commission présente, le cas échéant, une proposition législative à cet effet, au plus tard en 2027.

6. Le 31 décembre 2020 au plus tard, la Commission réexamine la directive 1999/94/CE en tenant compte de la nécessité de fournir aux consommateurs des informations précises, solides et comparables concernant la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluants atmosphériques des voitures particulières neuves mises sur le marché, et évalue les options envisageables pour l'introduction d'une étiquette de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs. L'examen est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

7. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de tout changement dans la procédure d'essai réglementaire mise en œuvre pour mesurer les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> visée dans les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 692/2008 ainsi que, le cas échéant, dans le règlement (UE) 2017/1151. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 16, paragraphe 2, du présent règlement.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 17 afin de modifier le présent règlement en adaptant les formules énoncées à l'annexe I, en utilisant la méthode adoptée en application du paragraphe 7 du présent article, tout 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.

#### Article 16

##### Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques visé à l'article 44, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil <sup>(21)</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

<sup>(20)</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

<sup>(21)</sup> Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 17

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8, est conféré à la Commission pour une période de six ans à compter du 15 mai 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de six ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 8, à l'article 10, paragraphe 8, à l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 8, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 8, de l'article 10, paragraphe 8, de l'article 11, paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 13, paragraphe 4, de l'article 14, paragraphe 2, et de l'article 15, paragraphe 8, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 18

### Abrogation

Les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 sont abrogés avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les références aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de corrélation figurant à l'annexe V.

#### Article 19

### Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

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

Fait à Strasbourg, le 17 avril 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

---

## ANNEXE I

## PARTIE A

## OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VOITURES PARTICULIÈRES

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

où:

M = la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)

M<sub>0</sub> = 1 379,88

a = 0,0333

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, déterminées conformément au point 1, de chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question dont il est le constructeur.
3. L'objectif d'émissions spécifiques de référence d'un constructeur en 2021 est calculé comme suit:

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

où:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> correspond aux émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1153 et calculées en application de l'article 4, paragraphe 3, deuxième tiret, du présent règlement, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'application des articles 5 et 11 du présent règlement;

NEDC<sub>2020target</sub> est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2.

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

où:

WLTP<sub>reference target</sub> est l'objectif d'émissions spécifiques de référence WLTP pour 2021, calculé conformément au point 3;

a est égal à 0,0333;

M<sub>o</sub> est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

M<sub>0</sub> est égale à 1 379,88 en 2021, et telle que définie à l'article 14, paragraphe 1, point a) pour les années 2022, 2023 et 2024;

M<sub>o2020</sub> est la masse moyenne en ordre de marche (M) des voitures particulières neuves immatriculées du constructeur en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

M<sub>0,2020</sub> est égale à 1 379,88.

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:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2021 après dérogation déterminé par la Commission en application de l'article 10.

6. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> d'un constructeur sont calculés comme suit:

6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub>

L'objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est la moyenne, pondérée par le nombre de voitures particulières neuves immatriculées en 2021, des valeurs de référence<sub>2021</sub> déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence<sub>2021</sub> («reference-value<sub>2021</sub>») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées combinées de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 bis du règlement d'exécution (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  est égal à 95 g/km;

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

$M_{\theta 2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche exprimée en kilogrammes (kg) de toutes les voitures particulières neuves immatriculées en 2021 des constructeurs auxquels un objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément au point 4;

a est tel que défini au point 4;

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

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> · (1 – facteur de réduction<sub>2025</sub>)

où:

objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2025</sub> est égal à la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point a)

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> · (1 – facteur de réduction<sub>2030</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2030</sub> est égal à la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, point a)

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

## 6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;

a<sub>2025</sub> est égal à  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

où:

a<sub>2021</sub> 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 indépendante) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque voiture particulière neuve immatriculée en 2021;

Average emissions<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de l'ensemble des voitures particulières neuves immatriculées 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 (kg), de l'ensemble des voitures particulières neuves du constructeur immatriculées au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d).

## 6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> est déterminé conformément au point 6.1.2;

a<sub>2030</sub> est égal à  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

où:

a<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.2.1;

Average emissions<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM<sub>0</sub> est tel que défini au point 6.2.1.

## 6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

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

où:

objectif d'émissions spécifiques de référence est l'objectif d'émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> 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 neuves du constructeur, calculée comme le nombre total de véhicules à émission nulle et à faibles émissions neufs, chacun d'entre eux étant compté comme  $ZLEV_{\text{spécifique}}$  conformément à la formule ci-après, divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année civile concernée:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pour les voitures particulières neuves immatriculées dans les États membres où la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc est inférieure à 60 % de la moyenne de l'Union en 2017 <sup>(1)</sup>, et où moins de 1 000 véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs ont été immatriculés en 2017,  $ZLEV_{\text{spécifique}}$  est calculé, jusqu'en 2030 compris, conformément à la formule suivante:

$$ZLEV_{\text{spécifique}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Lorsque la part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre immatriculées au cours d'une année située entre 2025 et 2030 dépasse 5 %, ledit État membre n'est pas éligible pour l'application du multiplicateur de 1,85 pendant les années suivantes;

x est égal à 15 % pour les années 2025 à 2029 et à 35 % pour les années 2030 et au-delà.

## PARTIE B

## OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

1. Pour l'année civile 2020, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> sont déterminées, pour les besoins des calculs du présent point et du point 2, selon la formule suivante:

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

où:

M = la masse en ordre de marche du véhicule en kilogrammes (kg)

M<sub>0</sub> = 1 766,4

a = 0,096

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur en 2020 est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> déterminées conformément au point 1 de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question dont il est le constructeur.

<sup>(1)</sup> La part des véhicules à émission nulle ou à faibles émissions dans le parc de voitures particulières neuves d'un État membre en 2017 est calculée comme étant le nombre total de véhicules à émission nulle ou à faibles émissions neufs immatriculés en 2017 divisé par le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées la même année.

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

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

où:

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  correspond aux émissions spécifiques moyennes de  $\text{CO}_2$  en 2020, déterminées conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/1152, sans qu'il soit tenu compte des réductions des émissions de  $\text{CO}_2$  dues à l'application de l'article 11 du présent règlement;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$  est l'objectif d'émissions spécifiques pour 2020 calculé conformément aux points 1 et 2.

4. Pour les années civiles 2021 à 2024, l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur est calculé comme suit:

$$\text{Objectif d'émissions spécifiques} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

où

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

$a$  est égal à 0,096;

$M_o$  est la masse moyenne en ordre de marche ( $M$ ) de l'ensemble des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année cible considérée, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_0$  est égale à 1 766,4 en 2020 et, pour les années 2021, 2022 et 2023, à la valeur adoptée en vertu de l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 510/2011, et pour 2024, à la valeur adoptée en vertu de l'article 14, paragraphe 1, point b), du présent règlement;

$M_{o,2020}$  est la masse moyenne en ordre de marche ( $M$ ) des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés en 2020, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{0,2020}$  est égale à 1 766,4

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:

$$\text{Objectif après dérogation}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

où:

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  Est  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  tel que défini au point 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  est l'objectif pour 2021 après dérogation déterminé par la Commission en application de l'article 10.

6. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les objectifs à l'échelle du parc de l'Union et les objectifs d'émissions spécifiques d'un constructeur sont calculés comme suit:

6.0. Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub>

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est la moyenne, pondérée par le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021, des valeurs de référence<sub>2021</sub> déterminées pour chaque constructeur individuel auquel s'applique un objectif d'émissions spécifiques conformément au point 4.

La valeur de référence<sub>2021</sub> («reference-value 2021») est déterminée, pour chaque constructeur, comme suit:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{o}2021} - M_{\text{o},2021})$$

où:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$  est la moyenne, pour chaque constructeur, des émissions de CO<sub>2</sub> mesurées combinées de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2020, déterminées et communiquées conformément à l'article 7 bis du règlement d'exécution (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$  est égal à 147 g/km;

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

$M_{\text{o}2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche des véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés en 2021, exprimée en kilogrammes (kg);

$M_{\text{o},2021}$  est la masse moyenne en ordre de marche, exprimée en kilogrammes (kg), de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en 2021 des constructeurs auxquels un objectif d'émissions spécifiques s'applique conformément au point 4;

a est tel que défini au point 4.

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

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> · (1 – facteur de réduction<sub>2025</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2025</sub> est égal à la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point b).

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

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> · (1 – facteur de réduction<sub>2030</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.0;

facteur de réduction<sub>2030</sub> est égal à la réduction spécifiée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, point b).

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

6.2.1. Objectifs d'émissions spécifiques de référence pour 2025 à 2029

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> + α · (TM – TM<sub>0</sub>)

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2025</sub> est déterminé conformément au point 6.1.1;

α est égal à a<sub>2025</sub> lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM<sub>0</sub> déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), et à a<sub>2021</sub> lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM<sub>0</sub> déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d);

où:

$a_{2025}$  est égal à  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

$a_{2021}$  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 indépendante) et aux émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (variable dépendante) de chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé en 2021;

average emissions<sub>2021</sub> est la moyenne des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> de tous les véhicules utilitaires légers neufs 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 (kg), de tous les véhicules utilitaires légers neufs du constructeur immatriculés au cours de l'année civile concernée;

TM<sub>0</sub> est la valeur en kilogrammes (kg) déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d).

### 6.2.2. Objectifs d'émissions spécifiques de référence à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques de référence = objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

où:

Objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub> est déterminé conformément au point 6.1.2;

$\alpha$  est égal à  $a_{2030}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est égale ou inférieure à TM<sub>0</sub> déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d), et à  $a_{2021}$  lorsque la masse d'essai moyenne des véhicules utilitaires légers neufs d'un constructeur est supérieure à TM<sub>0</sub> déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1, point d);

où:

$a_{2030}$  est égal à  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

$a_{2021}$  est tel que défini au point 6.2.1;

average emissions<sub>2021</sub> est tel que défini au point 6.2.1;

TM est tel que défini au point 6.2.1;

TM<sub>0</sub> est tel que défini au point 6.2.1.

### 6.3. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025

#### 6.3.1. Objectifs d'émissions spécifiques 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'Union<sub>2025</sub>)) · facteur ZLEV

où:

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

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x est égal à 15 %.

### 6.3.2. Objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2030

Objectif d'émissions spécifiques = (objectif d'émissions spécifiques de référence - ( $\varnothing_{\text{objectifs}}$  - objectif à l'échelle du parc de l'Union<sub>2030</sub>)) · 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;

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

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x est égal à 30 %.

## 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 CO<sub>2</sub>**

1. Pour chaque année civile, les États membres recueillent les données détaillées ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée en tant que véhicule de catégorie M<sub>1</sub> 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 du véhicule réceptionné;
  - f) nombre total de nouvelles immatriculations;
  - g) masse en ordre de marche;
  - h) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);
  - n) puissance nette maximale;
  - 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 du véhicule immatriculé;
  - s) numéro d'identification de la famille de véhicules;
  - t) autonomie électrique, le cas échéant.

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, toutes les données énumérées au présent point, dans le format précisé dans la partie B, point 2.
2. Les données détaillées visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les valeurs des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que la valeur mesurée pour le gaz.
3. Pour chaque année civile, les États membres déterminent:
  - a) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception CE par type;
  - b) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves faisant l'objet d'une réception individuelle;
  - c) le nombre total de nouvelles immatriculations de voitures particulières neuves soumises à la réception nationale par type de petites séries.

## PARTIE B

## Format de transmission des données

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

## SECTION 1

## DONNÉES DE SURVEILLANCE AGRÉGÉES

État membre <sup>(1)</sup>	
Année	
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 soumises à la réception nationale par type de petites séries	

<sup>(1)</sup> 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, point 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 <sup>(1)</sup>
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque et dénomination commerciale
e)	Catégorie du véhicule réceptionné
f)	Nombre total de nouvelles immatriculations
g)	Masse en ordre de marche
h)	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (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 <sub>2</sub> (combinées) Valeur WLTP

Référence à la partie A, point 1	Données détaillées par véhicule immatriculé
i)	Empattement
	Largeur de voie de l'essieu directeur (essieu 1)
	Largeur de voie de l'autre essieu (essieu 2)
j)	Type de carburant
	Mode de carburation
k)	Cylindrée (cm <sup>3</sup> )
l)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
m)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'au 31 décembre 2020
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> WLTP obtenues par éco-innovations
n)	Puissance nette maximale
o)	Numéro d'identification du véhicule
p)	Masse d'essai WLTP
q)	Facteur de déviation De (si disponible)
	Facteur de vérification (si disponible)
r)	Catégorie du véhicule immatriculé
s)	Numéro d'identification de la famille de véhicules
t)	Autonomie électrique, le cas échéant

## Notes:

- (<sup>1</sup>) Dans le cas d'une réception nationale par type 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 III

## SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS

A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers neufs et détermination des données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>

## 1. Données détaillées

1.1. Véhicules complets immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>

Dans le cas des véhicules complets ayant obtenu la réception CE par type qui sont immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, 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 du véhicule réceptionné;
- f) catégorie du véhicule immatriculé;
- g) émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> obtenue grâce à cette technologie (NEDC et WLTP);
- 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) 2017/1152;
- r) numéro d'identification de la famille de véhicules déterminé conformément au point 5.0 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151;
- s) autonomie électrique, le cas échéant.

Les États membres communiquent à la Commission, conformément à l'article 7, toutes les données énumérées au présent point dans le format précisé dans la partie C, section 2, de la présente annexe.

1.2. Véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape et immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>

Dans le cas des véhicules multiétapes immatriculés en tant que véhicules de catégorie N<sub>1</sub>, 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 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 1.1;
- c) le véhicule complété: les données indiquées aux points a), f), g), h), j), k), l), m) et o) du point 1.1.

Si aucune des données visées aux points a) et b) du premier alinéa 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 N<sub>1</sub>.

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

2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les valeurs des émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que la valeur mesurée pour le gaz.

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

- a) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception CE par type;
- b) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes, le cas échéant;
- c) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à une réception individuelle;
- d) le nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception nationale par type de petites séries.

B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers neufs

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 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 par type de petites séries, ainsi que, le cas échéant, soumis à une réception par type multiétape.

2. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub>, 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, apporte les modifications nécessaires à la législation applicable en matière de réception par type.

Bien que, pour les besoins du calcul de l'objectif de 2020 conformément à l'annexe I, partie B, point 2, 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 7, 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.

## C. Formats de transmission des données

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

## Section 1

## Données de surveillance agrégées

État membre <sup>(1)</sup>	
Année	
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 soumis à une réception nationale par type de petites séries	
Nombre total de nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs soumis à la réception par type multiétapes (le cas échéant)	

<sup>(1)</sup> 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, point 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé <sup>(1)</sup>
a)	Nom du constructeur selon la dénomination standard dans l'Union européenne <sup>(2)</sup>
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLET/VÉHICULE DE BASE <sup>(3)</sup>
	Nom du constructeur selon la déclaration de l'OEM VÉHICULE COMPLÉTÉ <sup>(3)</sup>
	Nom du constructeur dans le registre de l'État membre <sup>(2)</sup>
b)	Numéro de réception par type et son extension
c)	Type
	Variante
	Version
d)	Marque
e)	Catégorie du véhicule réceptionné
f)	Catégorie du véhicule immatriculé
g)	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées) Valeur NEDC jusqu'au 31 décembre 2020
	Émissions spécifiques de CO <sub>2</sub> (combinées) Valeur WLTP

Référence à la partie A, point 1.1	Données détaillées par véhicule immatriculé <sup>(1)</sup>
h)	Masse en ordre de marche VÉHICULE DE BASE
	Masse en ordre de marche VÉHICULE COMPLÉTÉ/VÉHICULE COMPLET
i) <sup>(4)</sup>	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 <sup>3</sup> )
m)	Consommation d'énergie électrique (Wh/km)
n)	Code de la ou des éco-innovations
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> NEDC obtenues par éco-innovations jusqu'au 31 décembre 2020
	Réductions totales des émissions de CO <sub>2</sub> WLTP obtenues par éco-innovations
o)	Numéro d'identification du véhicule
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
s)	Autonomie électrique, le cas échéant
Point 2.17.2 de l'annexe I de la directive 2007/46/CE <sup>(5)</sup>	Masse ajoutée par défaut (le cas échéant, pour les véhicules multiétapes)

## Notes:

- <sup>(1)</sup> 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.
- <sup>(2)</sup> Dans le cas d'une réception nationale par type 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.
- <sup>(3)</sup> Dans le cas de véhicules multiétapes, le constructeur du véhicule (incomplet/complet) de base est indiqué. Si le constructeur du véhicule de base n'est pas connu, seul le constructeur du véhicule complété est indiqué.
- <sup>(4)</sup> Dans le cas de véhicules multiétapes, la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule de base est indiquée.
- <sup>(5)</sup> 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 3 du 7.1.2015, p. 1)
Règlement délégué (UE) 2017/1502 de la Commission	(JO L 221 du 26.8.2017, p. 4)
Règlement délégué (UE) 2018/649 de la Commission	(JO L 108 du 27.4.2018, p. 14)
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 72 du 10.3.2012, p. 2)
Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil	(JO L 84 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

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3	—	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 3
—	—	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 4
—	—	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 5
—	—	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 6
—	—	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 7
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, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie introductive	Article 3, paragraphe 1, partie 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 f)	Article 3, paragraphe 1, point h)	Article 3, paragraphe 1, point h)
Article 3, paragraphe 1, point e)	Article 3, paragraphe 1, point j)	Article 3, paragraphe 1, point i)
Article 3, paragraphe 1, point g)	Article 3, paragraphe 1, point i)	Article 3, paragraphe 1, point j)
—	—	Article 3, paragraphe 1, points k), l) et m)
—	Article 3, paragraphe 1, point k)	Article 3, paragraphe 1, point n)
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	Article 4, partie introductive et points a) et b)
—	—	Article 4, paragraphe 1, point c)
—	Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 3	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

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
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 8, paragraphe 4, premier 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 7, paragraphe 5, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 7	—
Article 8, paragraphe 7	Article 8, paragraphe 8	Article 7, paragraphe 6, premier alinéa
—	—	Article 7, paragraphe 6, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 8	—	—
Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 8, paragraphe 9, premier alinéa	Article 7, paragraphe 7
Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 7, paragraphe 8
—	—	Article 7, paragraphe 9
—	—	Article 7, paragraphe 10
—	Article 8, paragraphe 10	Article 7, paragraphe 11
Article 9, paragraphe 1	Article 9, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 9, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, partie introductive
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, premier alinéa, deuxième partie
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, partie introductive	Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 9, paragraphe 1, partie introductive
Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 10, paragraphe 1, points a) à e)	Article 9, paragraphe 1, points a) à e)
—	—	Article 9, paragraphe 1, point f)
Article 10, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
—	—	Article 9, paragraphe 3
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, premier alinéa
—	—	Article 10, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphe 4, premier alinéa	—	Article 10, paragraphe 4, premier alinéa

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 11, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie introductive	—	Article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, partie 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 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, point c)
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, partie introductive, points a), b) et c), et point d), première partie
—	—	Article 11, paragraphe 2, point d), dernière partie
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
—	—	Article 13
Article 13, paragraphe 1	—	—
—	Article 13, paragraphe 1	—
—	—	Article 14, titre
—	—	Article 14, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive
Article 13, paragraphe 2, premier et deuxième alinéas	—	Article 14, paragraphe 1, point a)
—	Article 13, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 1, point b)
		Article 14, paragraphe 1, points c) et d)

Règlement (CE) n° 443/2009	Règlement (UE) n° 510/2011	Présent règlement
Article 13, paragraphe 2, troisième alinéa	Article 13, paragraphe 5	Article 14, paragraphe 2
—	—	Article 15, paragraphe 1
—	—	Article 15, paragraphe 2
—	—	Article 15, paragraphe 3
—	Article 13, paragraphe 2	—
—	—	Article 15, paragraphe 4, première partie
Article 13, paragraphe 3	Article 13, paragraphe 6, premier alinéa	Article 15, paragraphe 4, deuxième partie
—	Article 13, paragraphe 4	—
Article 13, paragraphe 4	Article 13, paragraphe 6, deuxième alinéa	—
Article 13, paragraphe 5	—	—
Article 13, paragraphe 6	Article 13, paragraphe 3	—
—	—	Article 15, paragraphe 5
—	—	Article 15, paragraphe 6
Article 13, paragraphe 7, premier alinéa	Article 13, paragraphe 6, troisième alinéa	Article 15, paragraphe 7
Article 13, paragraphe 7, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa	Article 15, paragraphe 8
Article 14, paragraphe 1	Article 14, paragraphe 1	Article 16, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 14, paragraphe 2	Article 16, paragraphe 2
Article 14, paragraphe 3	Article 14, paragraphe 2 <i>bis</i>	Article 16, paragraphe 3
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 1	Article 15, paragraphe 3	Article 17, paragraphe 1
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 15, paragraphe 1	Article 17, paragraphe 2
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 3	Article 16	Article 17, paragraphe 3
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2	Article 17, paragraphe 4
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 5	Article 17	Article 17, paragraphe 5
Article 15	—	—
—	—	Article 18
Article 16	Article 18	Article 19
Annexe I	—	Annexe I, partie A, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie A, point 6
—	Annexe I	Annexe I, partie B, points 1 à 5
—	—	Annexe I, partie B, point 6
Annexe II, partie A	—	Annexe II, partie A
Annexe II, partie B	—	—
Annexe II, partie C	—	Annexe II, partie B
—	Annexe II	Annexe III
—	—	Annexe IV
—	—	Annexe V

**RÈGLEMENT (UE) 2019/632 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 17 avril 2019****modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 afin de prolonger l'utilisation transitoire de moyens autres que les procédés informatiques de traitement des données prévus par le code des douanes de l'Union**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 33 et son article 207,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(1)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union <sup>(2)</sup> (ci-après dénommé «code») prévoit que tout échange d'informations entre les autorités douanières et entre les opérateurs économiques et les autorités douanières, ainsi que le stockage de ces informations, doivent être effectués en utilisant un procédé informatique de traitement des données.
- (2) Toutefois, le code autorise l'utilisation de moyens d'échange et de stockage d'informations autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à son article 6, paragraphe 1, durant une période transitoire, dans la mesure où les systèmes électroniques nécessaires aux fins de l'application des dispositions du code ne sont pas encore opérationnels. Cette période transitoire doit prendre fin le 31 décembre 2020 au plus tard.
- (3) Conformément au code, les États membres doivent coopérer avec la Commission pour concevoir, assurer le fonctionnement et exploiter des systèmes informatiques pour l'échange et le stockage d'informations douanières, et la Commission doit établir un programme de travail portant sur la conception et le déploiement de ces systèmes électroniques.
- (4) Le programme de travail a été établi par la décision d'exécution (UE) 2016/578 de la Commission <sup>(3)</sup>. Il comporte une liste de 17 systèmes électroniques qui doivent être conçus, aux fins de l'application du code, soit par les seuls États membres (dans le cas des systèmes devant être gérés au niveau national — les «systèmes nationaux») soit par les États membres en étroite collaboration avec la Commission (dans le cas des systèmes à l'échelle de l'Union, dont certains comprennent à la fois des composantes à l'échelle de l'Union et des composantes nationales — les «systèmes transeuropéens»).
- (5) Le programme de travail fixe le calendrier de planification de la mise en œuvre de ces systèmes nationaux et transeuropéens.
- (6) Le passage à l'utilisation de systèmes électroniques pour les interactions entre les opérateurs économiques et les autorités douanières ainsi qu'entre les autorités douanières elles-mêmes permettra que les simplifications prévues par le code prennent pleinement effet, ce qui se traduira par des échanges d'informations renforcés entre les différents acteurs, un enregistrement plus efficace de l'arrivée, du transit et de la sortie des marchandises, un dédouanement centralisé et des contrôles douaniers harmonisés sur tout le territoire douanier de l'Union, ce qui permettra de réduire les coûts de gestion, les formalités administratives, les erreurs et les fraudes dans les déclarations en douane, et de lutter contre la pratique visant à sélectionner le point d'entrée le plus favorable.
- (7) La mise en place des systèmes électroniques implique que la Commission et les États membres harmonisent leurs données sur la base de modèles acceptés au niveau international comme l'exige le code, fassent des investissements, en termes financiers et en temps, et, dans certains cas, reprogramment complètement les systèmes

<sup>(1)</sup> Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 avril 2019.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Décision d'exécution (UE) 2016/578 de la Commission du 11 avril 2016 établissant le programme de travail portant sur la conception et le déploiement des systèmes électroniques prévus dans le code des douanes de l'Union (JO L 99 du 15.4.2016, p. 6).

électroniques existants. Les États membres ont programmé différemment l'élaboration de ces systèmes électroniques, ce qui a entraîné des variations dans le calendrier de la mise en œuvre de ces systèmes à travers l'Union. Les systèmes électroniques étant étroitement liés entre eux, il importe de les mettre en œuvre dans le bon ordre. Les retards liés à la conception d'un système entraîneront dès lors inévitablement des retards dans la conception d'autres systèmes. Le code (y compris la date butoir pour les mesures transitoires, fixée au 31 décembre 2020) a été adopté en 2013 mais les dispositions complétant et mettant en œuvre celui-ci, à savoir le règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission <sup>(4)</sup>, le règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission <sup>(5)</sup> et le règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission <sup>(6)</sup>, n'ont été publiés qu'en 2015 et 2016. Cela a retardé la définition des spécifications fonctionnelles et techniques nécessaires à la conception des systèmes électroniques.

- (8) Bien que l'article 278 du code ait fixé un délai unique au 31 décembre 2020 pour le déploiement de tous les systèmes visés audit article, et malgré les efforts consentis par l'Union et certains États membres sur les plans budgétaire et opérationnel pour achever les travaux dans le délai imparti, il apparaît clairement que certains systèmes ne pourront être déployés que partiellement à cette date. Cela implique que certains systèmes préexistants devront continuer à être utilisés au-delà de cette date. En l'absence de mesures législatives pour prolonger le délai, les entreprises et les autorités douanières ne seront pas en mesure de remplir leurs tâches et de respecter leurs obligations légales relatives aux opérations de douane.
- (9) Les travaux devraient se poursuivre après le 31 décembre 2020 pour trois groupes de systèmes. Le premier groupe comprend les systèmes électroniques nationaux de notification de l'arrivée, de présentation, de déclaration de dépôt temporaire et de déclaration en douane des marchandises introduites sur le territoire douanier de l'Union (y compris les régimes particuliers autres que le perfectionnement passif) devant être mis à niveau ou élaborés pour tenir compte de certaines dispositions du code, telles que l'harmonisation des exigences en matière de données à saisir dans ces systèmes. Le deuxième groupe comprend les systèmes électroniques existants devant être mis à niveau pour tenir compte de certaines dispositions du code, telles que l'harmonisation des exigences relatives aux données à saisir dans les systèmes. Ce groupe est constitué de trois systèmes transeuropéens (le système traitant les déclarations sommaires d'entrée, le système traitant le transit externe et interne et le système traitant la sortie de marchandises du territoire douanier de l'Union) ainsi que du système national d'exportation (y compris la composante «exportation» du système national relatif aux régimes particuliers). Le troisième groupe comprend trois nouveaux systèmes électroniques transeuropéens (garantie du montant d'une dette douanière existante ou potentielle, statut douanier des marchandises et dédouanement centralisé). En partenariat avec les États membres, la Commission a établi un calendrier détaillé visant à déployer ces systèmes sur une période s'étendant jusqu'à la fin de 2025.
- (10) Conformément à la nouvelle planification prévue pour la conception des systèmes électroniques, la période, définie par le code, durant laquelle des moyens d'échange et de stockage d'informations autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à son article 6, paragraphe 1, peuvent être utilisés de manière transitoire, devrait être prolongée jusqu'en 2022 pour ce qui concerne le premier groupe et en 2025 pour ce qui concerne les deuxième et troisième groupes de systèmes électroniques.
- (11) Pour ce qui est des autres systèmes à mettre en place aux fins de la mise en œuvre du code, il convient que la date butoir générale du 31 décembre 2020 fixée pour l'utilisation de moyens d'échange et de stockage d'informations autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à son article 6, paragraphe 1, continue de s'appliquer.
- (12) Afin de permettre au Parlement européen et au Conseil de contrôler le déploiement de tous les systèmes électroniques nécessaires à l'application des dispositions du code visées à son article 278, la Commission devrait régulièrement rendre compte des progrès accomplis et de la réalisation des objectifs intermédiaires par rapport aux délais prévus. À cette fin, il convient que les États membres lui communiquent deux fois par an les informations appropriées. Une fois que tous les systèmes électroniques seront opérationnels, la Commission devrait procéder à un contrôle de qualité de ces systèmes pour évaluer s'ils répondent aux objectifs fixés, à déclencher dans un délai d'un an suivant la première date à laquelle ces systèmes deviennent tous opérationnels.
- (13) Il y a donc lieu de modifier le code en conséquence,

<sup>(4)</sup> Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).

<sup>(6)</sup> Règlement délégué (UE) 2016/341 de la Commission du 17 décembre 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles transitoires pour certaines dispositions du code des douanes de l'Union lorsque les systèmes informatiques concernés ne sont pas encore opérationnels et modifiant le règlement délégué (UE) 2015/2446 (JO L 69 du 15.3.2016, p. 1).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Modification du règlement (UE) n° 952/2013**

Le règlement (UE) n° 952/2013 est modifié comme suit:

1) l'article 278 est remplacé par le texte suivant:

«Article 278

**Mesures transitoires**

1. Jusqu'au 31 décembre 2020 au plus tard, des moyens d'échange et de stockage d'informations autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à l'article 6, paragraphe 1, peuvent être utilisés de manière transitoire lorsque les systèmes électroniques qui sont nécessaires aux fins de l'application des dispositions du code autres que celles visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article ne sont pas encore opérationnels.

2. Jusqu'au 31 décembre 2022 au plus tard, des moyens autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à l'article 6, paragraphe 1, peuvent être utilisés de manière transitoire lorsque les systèmes électroniques qui sont nécessaires aux fins de l'application des dispositions suivantes du code ne sont pas encore opérationnels:

a) les dispositions relatives à la notification de l'arrivée, à la présentation et aux déclarations de dépôt temporaire prévues aux articles 133, 139, 145 et 146; et

b) les dispositions relatives à la déclaration en douane pour les marchandises introduites sur le territoire douanier de l'Union visées aux articles 158, 162, 163, 166, 167, 170 à 174, 201, 240, 250, 254 et 256.

3. Jusqu'au 31 décembre 2025 au plus tard, des moyens autres que les procédés informatiques de traitement des données visés à l'article 6, paragraphe 1, peuvent être utilisés de manière transitoire lorsque les systèmes électroniques qui sont nécessaires aux fins de l'application des dispositions suivantes du code ne sont pas encore opérationnels:

a) les dispositions relatives aux garanties du montant de dettes douanières existantes ou potentielles prévues à l'article 89, paragraphe 2, point b), et paragraphe 6;

b) les dispositions relatives aux déclarations sommaires d'entrée et à l'analyse de risque prévues aux articles 46, 47, 127, 128 et 129;

c) les dispositions relatives au statut douanier des marchandises prévues à l'article 153, paragraphe 2;

d) les dispositions relatives au dédouanement centralisé prévues à l'article 179;

e) les dispositions relatives au transit prévues à l'article 210, point a), à l'article 215, paragraphe 2, et aux articles 226, 227, 233 et 234; et

f) les dispositions relatives au perfectionnement passif, aux déclarations préalables à la sortie, aux formalités de sortie des marchandises, à l'exportation de marchandises de l'Union, à la réexportation de marchandises non Union et aux déclarations sommaires de sortie du territoire douanier de l'Union visées aux articles 258, 259, 263, 267, 269, 270, 271, 272, 274 et 275.»;

2) l'article suivant est inséré:

«Article 278 bis

**Obligations d'information**

1. Le 31 décembre 2019 au plus tard et chaque année suivante jusqu'à la date à laquelle les systèmes électroniques visés à l'article 278 deviennent pleinement opérationnels, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport annuel sur les progrès réalisés dans le développement de ces systèmes électroniques.

2. Le rapport annuel évalue les progrès accomplis par la Commission et les États membres dans le développement de chacun des systèmes électroniques, en mettant particulièrement l'accent sur les étapes suivantes:

a) la date de publication des spécifications techniques pour les communications externes du système électronique;

b) la période de tests de conformité en collaboration avec les opérateurs économiques; et

c) les dates prévues et réelles de déploiement des systèmes électroniques.

3. Si l'évaluation montre que les progrès ne sont pas satisfaisants, le rapport décrit également les mesures d'atténuation à prendre pour assurer le déploiement des systèmes électroniques avant la fin de la période transitoire applicable.

4. Les États membres fournissent à la Commission, deux fois par an, un tableau actualisé de leurs propres progrès dans le développement et le déploiement des systèmes électroniques. La Commission publie ces informations actualisées sur son site internet.»

3) l'article 279 est remplacé par le texte suivant:

«Article 279

### **Délégation de pouvoir**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 284, afin de préciser les règles relatives à l'échange et au stockage de données dans les situations visées à l'article 278.»

*Article 2*

### **Entrée en vigueur**

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 Strasbourg, le 17 avril 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

---

**Déclaration commune du Parlement européen et du Conseil**

Le Parlement européen et le Conseil saluent le rapport spécial n° 26/2018 de la Cour des comptes européenne intitulé «Retards dans la mise en place des systèmes informatiques douaniers: ce qui a mal tourné», et les autres rapports publiés sur le sujet, qui ont permis aux colégislateurs de mieux comprendre pourquoi la mise en œuvre des systèmes informatiques nécessaires à l'amélioration des opérations douanières dans l'Union avait pris du retard.

Le Parlement européen et le Conseil estiment que tout audit futur de la Cour des comptes européenne visant à évaluer les rapports élaborés par la Commission sur la base de l'article 278 *bis* du code des douanes de l'Union pourrait contribuer à éviter de nouveaux retards.

Le Parlement européen et le Conseil invitent la Commission et les États membres à tenir pleinement compte de ces audits.

---

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2019/633 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 17 avril 2019

### sur les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2,

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 européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire, les déséquilibres significatifs entre le pouvoir de négociation des fournisseurs de produits agricoles et alimentaires et celui des acheteurs de ces produits sont fréquents. Ces déséquilibres entre les pouvoirs de négociation sont susceptibles de conduire à des pratiques commerciales déloyales lorsque des partenaires commerciaux de plus grande taille et plus puissants essaient d'imposer certaines pratiques ou dispositions contractuelles qui leur sont favorables dans le cadre d'opérations de vente. De telles pratiques peuvent, par exemple, s'écarter nettement de la bonne conduite commerciale, être contraires à la bonne foi et à la loyauté et être imposées de manière unilatérale par un partenaire commercial à un autre, imposer un transfert injustifié et disproportionné d'un risque économique d'un partenaire commercial à un autre; ou imposer à un partenaire commercial un déséquilibre significatif des droits et obligations. Certaines pratiques peuvent être manifestement déloyales lorsqu'elles ont fait l'objet d'un accord entre les deux parties. Il convient d'instaurer au niveau de l'Union une norme minimale de protection contre les pratiques commerciales déloyales afin de réduire la fréquence de ces pratiques qui sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur le niveau de vie de la population agricole. L'approche fondée sur une harmonisation minimale retenue par la présente directive permet aux États membres d'adopter ou de maintenir des règles nationales portant sur d'autres pratiques commerciales déloyales que celles énumérées dans la présente directive.
- (2) Depuis 2009, la Commission a fait paraître trois publications (la communication de la Commission du 28 octobre 2009 relative à une chaîne d'approvisionnement alimentaire plus performante en Europe, la communication de la Commission du 15 juillet 2014 portant sur la lutte contre des pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire interentreprises et le rapport de la Commission du 29 janvier 2016 sur les pratiques commerciales déloyales interentreprises dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire) axées sur le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, notamment sur le recours à des pratiques commerciales déloyales. La Commission a proposé que les dispositifs de gouvernance mis en place au niveau national ou à titre facultatif incorporent certaines caractéristiques qu'elle juge souhaitables pour lutter contre les pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire. Ces caractéristiques n'ayant pas été intégrées dans leur ensemble au cadre juridique ou aux régimes de gouvernance facultatifs des États membres, l'existence de telles pratiques reste au cœur du débat politique dans l'Union.
- (3) En 2011, le forum à haut niveau sur l'amélioration du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, piloté par la Commission, a approuvé un ensemble de principes de bonnes pratiques relatives aux relations verticales dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire, qui ont été arrêtés par des organisations représentant la majorité des opérateurs de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. Ces principes ont servi de base à l'initiative relative à la chaîne d'approvisionnement lancée en 2013.

<sup>(1)</sup> JO C 440 du 6.12.2018, p. 165.

<sup>(2)</sup> JO C 387 du 25.10.2018, p. 48.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 12 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 avril 2019.

- (4) Le Parlement européen, dans sa résolution du 7 juin 2016 sur les pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire <sup>(4)</sup>, a invité la Commission à présenter une proposition de cadre juridique au niveau de l'Union en ce qui concerne les pratiques commerciales déloyales. Le Conseil, dans ses conclusions du 12 décembre 2016 sur le renforcement de la position des agriculteurs dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire et la lutte contre les pratiques commerciales déloyales, a invité la Commission à entreprendre, en temps utile, une analyse d'impact en vue de proposer un cadre législatif de l'Union ou d'autres mesures non législatives pour lutter contre les pratiques commerciales déloyales. Une analyse d'impact a été réalisée par la Commission, précédée d'une consultation publique ouverte et de consultations ciblées. En outre, au cours du processus législatif, la Commission a fourni des informations démontrant que les opérateurs de grande taille représentent une part considérable de la valeur globale de la production.
- (5) Différents opérateurs sont présents dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire aux différents stades de la production, de la transformation, de la commercialisation, de la distribution et de la vente au détail des produits agricoles et alimentaires. Cette chaîne est de loin le canal le plus utilisé pour acheminer les produits agricoles et alimentaires de la ferme à la table. Ces opérateurs commercialisent des produits agricoles et alimentaires, c'est-à-dire des produits agricoles primaires, y compris les produits de la pêche et de l'aquaculture énumérés à l'annexe I du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des produits ne figurant pas dans ladite annexe, mais qui sont transformés en vue d'être utilisés dans l'alimentation humaine en recourant à des produits énumérés dans ladite annexe.
- (6) Si le risque commercial est inhérent à toute activité économique, la production agricole est particulièrement chargée d'incertitude, du fait de sa dépendance à l'égard des processus biologiques et de son exposition aux conditions météorologiques. Cette incertitude est renforcée par le fait que les produits agricoles et alimentaires sont dans une plus ou moins large mesure périssables et saisonniers. Dans le contexte d'une politique agricole nettement plus axée sur le marché que par le passé, la protection contre les pratiques commerciales déloyales revêt désormais une importance accrue pour les opérateurs présents dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire.
- (7) En particulier, les pratiques commerciales déloyales sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur le niveau de vie de la population agricole. Ces conséquences peuvent être soit directes, dans la mesure où elles touchent les producteurs agricoles et leurs organisations en tant que fournisseurs, soit indirectes du fait d'un effet domino des conséquences des pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire qui affectent les producteurs primaires de cette chaîne.
- (8) Une majorité d'États membres, mais pas tous, disposent de règles nationales spécifiques qui protègent les fournisseurs contre les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire. Dans les cas où il est possible d'invoquer le droit des contrats ou des initiatives d'autorégulation, la crainte de représailles commerciales à l'encontre d'un plaignant ainsi que les risques financiers encourus en contestant ces pratiques limitent l'utilité concrète de ces formes de recours. Certains États membres qui disposent de règles spécifiques en matière de pratiques commerciales déloyales confient donc aux autorités administratives la responsabilité de les faire appliquer. Or, lorsqu'elles existent, les règles définies par les États membres en matière de pratiques commerciales déloyales présentent de grandes divergences.
- (9) Le nombre et la taille des opérateurs varient selon les différents stades de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire. Les différences de pouvoir de négociation correspondent à la dépendance économique du fournisseur vis-à-vis de l'acheteur, peuvent amener des opérateurs de plus grande taille à imposer des pratiques commerciales déloyales à des opérateurs plus petits. Une approche dynamique, qui est fondée sur la taille relative du fournisseur et de l'acheteur en termes de chiffre d'affaires annuel, devrait garantir aux opérateurs qui en ont le plus besoin une meilleure protection à l'égard des pratiques commerciales déloyales. Les pratiques commerciales déloyales sont particulièrement préjudiciables aux petites et moyennes entreprises (PME) de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire. Des entreprises plus grandes que des PME mais dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 350 000 000 EUR devraient elles aussi être protégées contre les pratiques commerciales déloyales afin d'éviter que les coûts de telles pratiques ne soient répercutés sur les producteurs agricoles. L'effet domino sur les producteurs agricoles semble particulièrement important pour les entreprises dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 350 000 000 EUR. La protection des fournisseurs intermédiaires de produits agricoles et alimentaires, y compris des produits transformés, peut également servir à éviter une réorientation des flux commerciaux, qui conduiraient à délaïsser les producteurs agricoles et leurs associations qui produisent des produits transformés au profit de fournisseurs non protégés.
- (10) La protection prévue par la présente directive devrait bénéficier aux producteurs agricoles et aux personnes physiques ou morales qui fournissent des produits agricoles et alimentaires, y compris les organisations de producteurs, reconnues ou non, et les associations d'organisations de producteurs, reconnues ou non, en fonction de leur pouvoir de négociation relatif. Ces organisations de producteurs et ces associations d'organisations de

(4) JO C 86 du 6.3.2018, p. 40.

producteurs incluent les coopératives. Ces producteurs et personnes sont particulièrement vulnérables aux pratiques commerciales déloyales et moins à même d'y faire face sans que leur viabilité économique en pâtisse. Pour ce qui est des catégories de fournisseurs qui devraient bénéficier d'une protection au titre de la présente directive, il y a lieu de noter qu'une proportion significative des coopératives composées d'agriculteurs sont des entreprises plus grandes que des PME dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 350 000 000 EUR.

- (11) La présente directive devrait régir les transactions commerciales, qu'elles s'effectuent ou non entre entreprises ou entre des entreprises et des autorités publiques, étant donné que les autorités publiques, lorsqu'elles achètent des produits agricoles et alimentaires, devraient être soumises aux mêmes normes. La présente directive devrait s'appliquer à toutes les autorités publiques agissant en tant qu'acteurs.
- (12) Les fournisseurs établis dans l'Union devraient être protégés non seulement contre les pratiques commerciales déloyales des acheteurs qui sont établis dans le même État membre que le fournisseur ou dans un État membre différent de celui du fournisseur, mais aussi contre les pratiques commerciales déloyales des acheteurs établis à l'extérieur de l'Union. Une telle protection permettrait d'éviter d'éventuels effets indésirables, tels que le choix du lieu d'établissement en fonction des règles applicables. Les fournisseurs établis à l'extérieur de l'Union devraient également bénéficier d'une protection contre les pratiques commerciales déloyales lorsqu'ils vendent des produits agricoles et alimentaires à l'intérieur de l'Union. Non seulement ces fournisseurs sont susceptibles d'être tout autant vulnérables à ce genre de pratiques commerciales déloyales mais une protection plus large pourrait également éviter une réorientation non désirée des flux commerciaux vers des fournisseurs non protégés qui anéantirait la protection des fournisseurs à l'intérieur de l'Union.
- (13) Le champ d'application de la présente directive devrait inclure certains services qui sont auxiliaires à la vente de produits agricoles et alimentaires.
- (14) Il convient que la présente directive s'applique au comportement commercial des opérateurs de plus grande taille à l'encontre des opérateurs qui ont un pouvoir de négociation moins important. Le chiffre d'affaires annuel des différents opérateurs constitue une estimation adéquate de leur pouvoir de négociation relatif. Même s'il ne s'agit que d'une estimation, ce critère assure une prévisibilité aux opérateurs quant à leurs droits et obligations au titre de la présente directive. Une limite supérieure devrait permettre d'éviter qu'une protection soit accordée aux opérateurs qui ne sont pas vulnérables ou beaucoup moins vulnérables que leurs partenaires ou concurrents de plus petite taille. C'est pourquoi la présente directive établit des catégories d'opérateurs en fonction de leur chiffre d'affaires auxquelles une protection est accordée.
- (15) Les pratiques commerciales déloyales pouvant survenir à tous les stades de la vente d'un produit agricole ou alimentaire, avant, pendant ou après une opération de vente, les États membres devraient veiller à ce que la présente directive s'applique à ces pratiques quel que soit le moment où elles se produisent.
- (16) Lorsqu'il s'agit de décider s'il y a lieu de considérer une pratique commerciale donnée comme déloyale, il importe de réduire le risque de limiter le recours par les parties à des accords équitables et source d'efficacité. En conséquence, il convient d'établir une distinction entre les pratiques qui sont prévues en termes clairs et dépourvus d'ambiguïté dans les accords de fourniture ou des accords ultérieurs entre les parties et les pratiques qui surviennent après que l'opération a commencé, sans qu'elles aient été convenues à l'avance, afin que seules les modifications apportées unilatéralement et rétroactivement aux termes clairs et dépourvus d'ambiguïté de l'accord de fourniture soient interdites. Toutefois, certaines pratiques commerciales sont considérées comme déloyales par leur nature même et ne devraient pas relever de la liberté contractuelle des parties.
- (17) Les retards de paiement concernant des produits agricoles et alimentaires, y compris les retards de paiement concernant des produits périssables, et les annulations à brève échéance de commandes de produits périssables ont une incidence négative sur la viabilité économique du fournisseur, sans qu'il y ait compensation. Il y a donc lieu d'interdire de telles pratiques. À cet égard, il convient de fournir une définition des produits agricoles et alimentaires périssables aux fins de la présente directive. Les définitions utilisées dans les actes de l'Union relatifs à la législation sur les denrées alimentaires poursuivent des objectifs différents, tels que la santé et la sécurité des aliments, et ne sont donc pas appropriées aux fins de la présente directive. Un produit devrait être considéré comme périssable lorsque l'on peut s'attendre à ce qu'il devienne impropre à la vente dans un délai de trente jours à compter de la dernière étape de la récolte, de la production ou de la transformation par le fournisseur, que le produit fasse ou non l'objet d'une transformation après la vente et indépendamment du fait qu'il soit ou non traité après la vente, conformément à d'autres règles, en particulier des règles relatives à la sécurité des aliments. Les produits périssables sont normalement utilisés ou vendus rapidement. Un paiement de produits périssables effectué plus de trente jours après la livraison ou, lorsque les produits sont livrés de manière régulière, trente jours après l'expiration d'un délai de livraison convenu, ou trente jours après la date d'établissement du montant à payer, ne constitue pas un paiement compatible avec des pratiques commerciales loyales. Afin d'assurer une plus grande protection des agriculteurs et de leurs liquidités, les fournisseurs d'autres produits agricoles et alimentaires ne devraient pas être obligés d'attendre le paiement plus de soixante jours après la livraison ou, lorsque les produits sont livrés de manière régulière, soixante jours après l'expiration d'un délai de livraison convenu, ou soixante jours après la date d'établissement du montant à payer.

Ces limitations ne devraient s'appliquer qu'aux paiements liés à la vente de produits agricoles et alimentaires, et non à d'autres paiements tels que les paiements supplémentaires d'une coopérative à ses membres. Conformément à la directive 2011/7/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>, la date d'établissement du montant à payer, dans le cas d'un délai de livraison convenu, devrait également pouvoir être considérée, aux fins de la présente directive, comme la date d'émission de la facture ou la date de sa réception par l'acheteur.

- (18) Les dispositions relatives au retard de paiement prévues par la présente directive constituent des règles spécifiques pour le secteur agricole et alimentaire au regard des dispositions sur les délais de paiement fixées par la directive 2011/7/UE. Les dispositions relatives au retard de paiement prévues par la présente directive ne devraient pas porter atteinte aux accords concernant des clauses de répartition de la valeur au sens de l'article 172 bis du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup>. Afin de préserver le bon fonctionnement du programme à destination des écoles conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° 1308/2013, les dispositions relatives au retard de paiement prévues par la présente directive ne devraient pas s'appliquer aux paiements effectués par un acheteur (c'est-à-dire un demandeur d'aide) à un fournisseur dans le cadre du programme destiné aux écoles. Compte tenu de la nécessité pour les entités publiques dispensant des soins de santé de fixer des priorités parmi les soins de santé de manière à établir un équilibre entre les besoins des patients individuels et les ressources financières, ces dispositions ne devraient pas s'appliquer non plus aux entités publiques dispensant des soins de santé au sens de l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive 2011/7/UE.
- (19) Le raisin et le moût destinés à la production de vin ont des caractéristiques spécifiques parce que les raisins sont récoltés uniquement durant une très courte période de l'année, mais sont utilisés pour produire du vin qui, dans certains cas, ne sera vendu qu'après plusieurs années. Afin de gérer cette situation particulière, les organisations de producteurs et les organisations interprofessionnelles ont en général élaboré des contrats types pour la fourniture de ces produits. De tels contrats types prévoient des délais de paiement spécifiques par tranches. Étant donné que ces contrats types sont utilisés par les fournisseurs et les acheteurs dans le cadre d'accords pluriannuels, ils assurent aux producteurs agricoles non seulement la sécurité de relations commerciales durables mais contribuent également à la stabilité de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque ces contrats types ont été élaborés par une organisation de producteurs reconnue, une organisation interprofessionnelle reconnue ou une association d'organisations de producteurs reconnue, et ont été rendus obligatoires par un État membre conformément à l'article 164 du règlement (UE) n° 1308/2013 («extension») avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019, ou lorsque l'extension de contrats types est renouvelée par les États membres sans modification significative des conditions de paiement au détriment des fournisseurs de raisins et de moût, les dispositions relatives au retard de paiement prévues par la présente directive ne devraient pas s'appliquer à ces contrats entre les fournisseurs de raisins et de moût destinés à la production de vin et leurs acheteurs directs. En vertu de l'article 164, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1308/2013, les États membres sont tenus de notifier à la Commission les accords respectifs conclus par des organisations de producteurs reconnues, des organisations interprofessionnelles reconnues et des associations d'organisations de producteurs reconnues.
- (20) Les annulations de commandes concernant des produits périssables notifiées dans un délai inférieur à trente jours devraient être considérées comme déloyales, étant donné que le fournisseur ne serait pas en mesure de trouver d'autres débouchés pour ces produits. Toutefois, pour les produits de certains secteurs, des annulations à échéance encore plus brève pourraient laisser suffisamment de temps aux fournisseurs pour vendre leurs produits ailleurs ou les utiliser eux-mêmes. Les États membres devraient donc être autorisés à prévoir des délais d'annulation plus courts pour ces secteurs, dans des cas dûment justifiés.
- (21) Les acheteurs plus puissants ne devraient pas modifier unilatéralement des conditions contractuelles qui ont été approuvées, comme par exemple déréférencer des produits couverts par un accord de fourniture. Toutefois, ceci ne devrait pas s'appliquer aux situations dans lesquelles un accord passé entre un fournisseur et un acheteur stipule expressément que l'acheteur peut préciser à un stade ultérieur un élément particulier de la transaction concernant des commandes futures. Il peut s'agir par exemple des quantités commandées. Tous les aspects d'une transaction entre le fournisseur et l'acheteur ne sont pas nécessairement décidés au moment de la conclusion de l'accord.
- (22) Les fournisseurs et les acheteurs de produits agricoles et alimentaires devraient pouvoir négocier librement des opérations de vente, y compris les prix. Ces négociations portent également sur le paiement de services fournis par l'acheteur au fournisseur, tels que le référencement, la commercialisation et la promotion. Toutefois, lorsqu'un acheteur facture au fournisseur des montants qui ne sont pas liés à une opération de vente spécifique, il y a lieu de considérer cette pratique comme déloyale et de l'interdire en vertu de la présente directive.
- (23) Si le recours à des contrats écrits ne devrait pas être obligatoire, leur utilisation dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire peut contribuer à éviter certaines pratiques commerciales déloyales. Dès lors, et afin qu'ils puissent être protégés de ces pratiques déloyales, les fournisseurs ou leurs associations devraient avoir

<sup>(5)</sup> Directive 2011/7/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales (JO L 48 du 23.2.2011, p. 1).

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 671).

le droit de demander une confirmation écrite des conditions d'un accord de fourniture lorsque ces conditions ont déjà été convenues. Dans ces cas, le refus, par un acheteur, de confirmer par écrit les conditions de l'accord de fourniture, devrait être considéré comme une pratique commerciale déloyale et être interdite. En outre, les États membres pourraient recenser, partager et encourager les bonnes pratiques en ce qui concerne la conclusion de contrats à long terme, dans le but de renforcer le pouvoir de négociation des producteurs dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire.

- (24) La présente directive n'harmonise pas les règles concernant la charge de la preuve à appliquer dans le cadre des procédures portées devant les autorités d'application nationales et n'harmonise pas non plus la définition des accords de fourniture. En conséquence, les règles concernant la charge de la preuve et la définition des accords de fourniture sont celles fixées par le droit national des États membres.
- (25) En vertu de la présente directive, les fournisseurs devraient pouvoir déposer plainte contre certaines pratiques commerciales déloyales. Les représailles commerciales exercées par des acheteurs à l'encontre de fournisseurs qui exercent leurs droits ou la menace de telles représailles, par exemple déréférencer des produits, réduire des quantités de produits commandés ou interrompre certains services que l'acheteur offre au fournisseur, tels que la commercialisation ou des promotions sur les produits du fournisseur, devraient être interdites et considérées comme une pratique commerciale déloyale.
- (26) Les coûts résultant du stockage, de l'exposition ou du référencement des produits agricoles et alimentaires ou de la mise à disposition de ces produits sur le marché sont normalement supportés par l'acheteur. En conséquence, la présente directive devrait interdire qu'un fournisseur soit tenu de payer ces services, à l'acheteur ou à un tiers, à moins que le paiement ait été convenu dans des termes clairs et dépourvus d'ambiguïté lors de la conclusion de l'accord de fourniture ou dans tout accord ultérieur entre l'acheteur et le fournisseur. Lorsqu'un tel paiement a été convenu, il devrait être fondé sur des estimations objectives et raisonnables.
- (27) Afin que la contribution d'un fournisseur aux coûts résultant de la promotion des produits agricoles et alimentaires, de leur commercialisation ou de la publicité les concernant, y compris l'exposition dans les magasins à des fins promotionnelles et les campagnes de vente, soit considérée comme loyale, il convient qu'elle soit convenue dans des termes clairs et dépourvus d'ambiguïté lors de la conclusion de l'accord de fourniture ou dans tout accord ultérieur entre l'acheteur et le fournisseur. Dans le cas contraire, elle devrait être interdite en vertu de la présente directive. Lorsqu'une telle contribution a été convenue, elle devrait être fondée sur des estimations objectives et raisonnables.
- (28) Il convient que les États membres désignent des autorités d'application de manière à garantir que les interdictions prévues par la présente directive sont effectivement respectées. Ces autorités devraient être en mesure d'agir soit de leur propre initiative soit sur la base de plaintes déposées par des parties lésées par des pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire, de plaintes émanant de lanceurs d'alerte ou de plaintes anonymes. Une autorité d'application pourrait estimer que les raisons ne sont pas suffisantes pour donner suite à une plainte. Ce constat pourrait également s'expliquer par des priorités administratives. Si l'autorité d'application estime qu'elle ne sera pas en mesure d'accorder la priorité à une plainte, elle devrait en informer le plaignant et justifier sa décision. Si un plaignant demande que son identité reste confidentielle par crainte de représailles commerciales, les autorités d'application des États membres devraient prendre les mesures appropriées.
- (29) Si un État membre dispose de plusieurs autorités d'application, il convient qu'il désigne un point de contact unique afin de faciliter une coopération efficace parmi les autorités d'application et avec la Commission.
- (30) Il peut s'avérer plus facile pour les fournisseurs d'adresser des plaintes à l'autorité d'application de leur État membre, pour des raisons linguistiques par exemple. Néanmoins, en termes d'application, le dépôt d'une plainte auprès de l'autorité d'application de l'État membre dans lequel est établi l'acheteur pourrait être plus efficace. Les fournisseurs devraient pouvoir choisir l'autorité à laquelle ils veulent adresser leurs plaintes.
- (31) Les plaintes déposées par les organisations de producteurs, d'autres organisations de fournisseurs et les associations de ces organisations, y compris les organisations représentatives, peuvent servir à protéger l'identité de membres de l'organisation qui s'estiment lésés par des pratiques commerciales déloyales. D'autres organisations ayant un intérêt légitime à représenter les fournisseurs devraient également avoir le droit de déposer des plaintes, à la demande d'un fournisseur et dans l'intérêt de ce fournisseur, pour autant que ces organisations soient des personnes morales indépendantes sans but lucratif. Les autorités d'application des États membres devraient dès lors être en mesure de connaître des plaintes déposées par ces entités tout en protégeant les droits procéduraux de l'acheteur.
- (32) Afin de garantir que l'interdiction des pratiques commerciales déloyales soit effectivement appliquée, les autorités d'application désignées devraient disposer des ressources et de l'expertise nécessaires.

- (33) Les autorités d'application des États membres devraient disposer des pouvoirs et de l'expertise nécessaires pour réaliser des enquêtes. Les pouvoirs de ces autorités ne signifient pas qu'elles soient obligées d'en faire usage dans chacune des enquêtes qu'elles réalisent. Les pouvoirs des autorités d'application devraient, par exemple, leur permettre de collecter efficacement des informations factuelles et d'ordonner la cessation d'une pratique interdite, le cas échéant.
- (34) L'existence d'un pouvoir de dissuasion, tel que le pouvoir d'infliger des amendes et d'autres sanctions aussi efficaces ou d'engager une procédure dans ce but, par exemple auprès des tribunaux, ainsi que la publication des résultats de l'enquête, y compris la publication d'informations concernant les acheteurs qui ont commis des infractions, peut favoriser des changements de comportement et des solutions précontentieuses entre les parties et devrait donc compter parmi les pouvoirs des autorités d'application. Les amendes peuvent être particulièrement efficaces et dissuasives. Toutefois, l'autorité d'application devrait être en mesure de décider, dans chaque enquête, lequel de ses pouvoirs elle exercera et si elle infligera une amende ou une autre sanction aussi efficace ou engagera une procédure dans ce but.
- (35) L'exercice des pouvoirs conférés par la présente directive aux autorités d'application devrait être soumis à des garanties appropriées qui répondent aux exigences des principes généraux du droit de l'Union et de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne le respect des droits de la défense de l'acheteur.
- (36) La Commission et les autorités d'application des États membres devraient coopérer étroitement de manière à garantir une approche commune à l'égard de la mise en œuvre des règles énoncées dans la présente directive. En particulier, les autorités d'application devraient se prêter mutuellement assistance, par exemple en échangeant des informations et en coopérant aux enquêtes qui ont une dimension transfrontalière.
- (37) Afin de faciliter une application effective, il convient que la Commission apporte son concours à l'organisation de réunions régulières entre les autorités d'application des États membres au cours desquelles des informations utiles, des bonnes pratiques, des nouvelles évolutions, des pratiques en matière d'application et des recommandations relatives à l'application des dispositions prévues par la présente directive peuvent être partagées.
- (38) Afin de faciliter ces échanges, la Commission devrait créer un site internet public qui contienne des références aux autorités d'application nationales, notamment des informations sur les mesures nationales qui transposent la présente directive.
- (39) Comme la majorité des États membres sont déjà dotés de règles nationales, quoique divergentes, en matière de pratiques commerciales déloyales, une directive constitue l'instrument approprié pour instaurer une norme minimale de protection régie par le droit de l'Union. Les États membres devraient ainsi pouvoir intégrer les règles pertinentes dans leur ordre juridique interne, de manière à instaurer des régimes cohérents. Il convient de ne pas interdire aux États membres de maintenir ou d'introduire sur leur territoire des règles nationales plus strictes garantissant un niveau de protection plus élevé contre les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire, dans les limites fixées par le droit de l'Union applicable au fonctionnement du marché intérieur, à condition que ces règles soient proportionnées.
- (40) Les États membres devraient également pouvoir maintenir ou introduire des règles nationales visant à lutter contre les pratiques commerciales déloyales qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive, dans les limites fixées par le droit de l'Union applicable au fonctionnement du marché intérieur, à condition que ces règles soient proportionnées. Ces règles nationales pourraient aller au-delà de la présente directive, par exemple en ce qui concerne la taille des acheteurs et des fournisseurs, la protection des acheteurs ou l'éventail des produits et des services. Ces règles nationales pourraient également porter sur un plus grand nombre et d'autres types de pratiques commerciales déloyales interdites énumérées dans la présente directive.
- (41) Ces règles nationales s'appliqueraient parallèlement aux mesures de gouvernance facultatives, telles que les codes de conduite nationaux ou l'initiative relative à la chaîne d'approvisionnement. Le recours volontaire au règlement extrajudiciaire des litiges entre fournisseurs et acheteurs devrait être encouragé de manière explicite sans préjudice du droit qu'a le fournisseur de déposer des plaintes ou de s'adresser à des juridictions de droit civil.
- (42) Il convient que la Commission dispose d'une vue d'ensemble de la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres. En outre, la Commission devrait être en mesure d'évaluer l'efficacité de la présente directive. À cette fin, les autorités d'application des États membres devraient soumettre des rapports annuels à la Commission. Ces rapports devraient, le cas échéant, fournir des informations quantitatives et qualitatives concernant les

plaintes, les enquêtes et les décisions prises. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'obligation en matière de rapports, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (7).

- (43) Afin de favoriser une application effective de la politique concernant les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire, il convient que la Commission examine l'application de la présente directive et soumette un rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions. Cet examen devrait permettre d'évaluer en particulier l'efficacité des mesures prises au niveau national pour lutter contre les pratiques commerciales déloyales au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire ainsi que l'efficacité de la coopération entre les autorités d'application. Il devrait par ailleurs porter plus particulièrement sur la question de savoir si, outre la protection des fournisseurs, il serait justifié de protéger à l'avenir les acheteurs de produits agricoles et alimentaires au sein de la chaîne d'approvisionnement. Le rapport devrait être accompagné, le cas échéant, de propositions législatives.
- (44) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'instauration, au niveau de l'Union, d'une norme minimale de protection par l'harmonisation des mesures divergentes qui existent dans les États membres en matière de pratiques commerciales déloyales, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

1. Afin de lutter contre des pratiques qui s'écartent nettement de la bonne conduite commerciale, sont contraires à la bonne foi et à la loyauté et sont imposées de manière unilatérale par un partenaire commercial à un autre, la présente directive établit une liste minimale de pratiques commerciales déloyales interdites dans les relations entre acheteurs et fournisseurs dans la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire, énonce des règles minimales concernant l'application de ces interdictions et prévoit des dispositions relatives à la coordination entre les autorités d'application.
2. La présente directive s'applique à certaines pratiques commerciales déloyales qui interviennent dans le cadre de la vente de produits agricoles et alimentaires par:
  - a) des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 2 000 000 EUR, à des acheteurs dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 2 000 000 EUR;
  - b) des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 2 000 000 et 10 000 000 EUR, à des acheteurs dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 10 000 000 EUR;
  - c) des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 10 000 000 et 50 000 000 EUR, à des acheteurs dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 50 000 000 EUR;
  - d) des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 50 000 000 et 150 000 000 EUR, à des acheteurs dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 150 000 000 EUR;
  - e) des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 150 000 000 et 350 000 000 EUR, à des acheteurs dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 350 000 000 EUR.

Le chiffre d'affaires annuel des fournisseurs et des acheteurs visé au premier alinéa, points a) à e), s'entend conformément aux parties pertinentes de l'annexe à la recommandation 2003/361/CE de la Commission (8), et en particulier aux articles 3, 4 et 6 de cette annexe, y compris les définitions d'«entreprise autonome», «entreprise partenaire» et «entreprise liée», ainsi que d'autres questions relatives au chiffre d'affaires annuel.

(7) 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 Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(8) Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

Par dérogation au premier alinéa, la présente directive s'applique aux ventes de produits agricoles et alimentaires par des fournisseurs dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 350 000 000 EUR à tous les acheteurs qui sont des autorités publiques.

La présente directive s'applique aux ventes pour lesquelles soit le fournisseur, soit l'acheteur, ou les deux, sont établis dans l'Union.

La présente directive s'applique également aux services, pour autant qu'il y soit fait explicitement référence à l'article 3, fournis par un acheteur à un fournisseur.

La présente directive ne s'applique pas aux accords entre fournisseurs et consommateurs.

3. La présente directive s'applique aux accords de fourniture conclus après la date d'application des mesures la transposant, conformément à l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa.

4. Les accords de fourniture conclus avant la date de publication des mesures transposant la présente directive conformément à l'article 13, paragraphe 1, premier alinéa, sont mis en conformité avec la présente directive dans un délai de douze mois à compter de cette date de publication.

## Article 2

### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «produits agricoles et alimentaires»: les produits énumérés à l'annexe I du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ainsi que les produits ne figurant pas dans ladite annexe, mais qui sont transformés en vue d'être utilisés dans l'alimentation humaine en recourant à des produits énumérés dans ladite annexe;
- 2) «acheteur»: toute personne physique ou morale, indépendamment du lieu d'établissement de cette personne, ou toute autorité publique dans l'Union, qui achète des produits agricoles et alimentaires; le terme «acheteur» peut englober un groupe de personnes physiques et morales appartenant à cette catégorie;
- 3) «autorité publique»: les autorités nationales, régionales ou locales, les organismes de droit public ou les associations formées par une ou plusieurs de ces autorités ou un ou plusieurs de ces organismes de droit public;
- 4) «fournisseur»: tout producteur agricole ou toute personne physique ou morale, indépendamment de son lieu d'établissement, qui vend des produits agricoles et alimentaires; le terme «fournisseur» peut englober un groupe de producteurs agricoles ou de personnes physiques et morales appartenant à cette catégorie, tel que des organisations de producteurs, des organisations de fournisseurs et des associations de ces organisations;
- 5) «produits agricoles et alimentaires périssables»: des produits agricoles et alimentaires qui, de par leur nature ou à leur stade de transformation, sont susceptibles de devenir impropres à la vente dans un délai de trente jours après la récolte, la production ou la transformation.

## Article 3

### Interdiction de pratiques commerciales déloyales

1. Les États membres veillent à ce qu'au moins toutes les pratiques commerciales déloyales suivantes soient interdites:

a) l'acheteur paie le fournisseur:

i) lorsque l'accord de fourniture prévoit la livraison de produits de manière régulière:

- pour les produits agricoles et alimentaires périssables, plus de trente jours après l'expiration d'un délai de livraison convenu au cours duquel les livraisons ont été effectuées, ou plus de trente jours après la date d'établissement du montant à payer pour ce délai de livraison, la plus tardive de ces deux dates étant retenue,
- pour les autres produits agricoles et alimentaires, plus de soixante jours après l'expiration d'un délai de livraison convenu au cours duquel les livraisons ont été effectuées, ou plus de soixante jours après la date d'établissement du montant à payer pour ce délai de livraison, la plus tardive de ces deux dates étant retenue;

pour ce qui est des délais de paiement visés au présent point, les délais de livraison convenus s'entendent dans tous les cas comme ne dépassant pas un mois;

ii) lorsque l'accord de fourniture ne prévoit pas la livraison de produits de manière régulière:

- pour les produits agricoles et alimentaires périssables, plus de 30 jours après la date de livraison ou plus de 30 jours après la date d'établissement du montant à payer, la plus tardive de ces deux dates étant retenue,
- pour les autres produits agricoles et alimentaires, plus de 60 jours après la date de livraison ou plus de 60 jours après la date d'établissement du montant à payer, la plus tardive de ces deux dates étant retenue.

Nonobstant les points i) et ii) du présent point, lorsque l'acheteur établit le montant à payer:

- les délais de paiement visés au point i) commencent à courir à l'expiration d'un délai de livraison convenu au cours duquel les livraisons ont été effectuées, et
  - les délais de paiement visés au point ii) commencent à courir à compter de la date de livraison;
- b) l'acheteur annule des commandes de produits agricoles et alimentaires périssables à si brève échéance que l'on ne peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un fournisseur trouve une autre solution pour commercialiser ou utiliser ces produits; un délai inférieur à 30 jours est toujours considéré comme une brève échéance; les États membres peuvent fixer des délais inférieurs à 30 jours pour des secteurs spécifiques et dans des cas dûment justifiés;
- c) l'acheteur modifie unilatéralement les conditions d'un accord de fourniture de produits agricoles et alimentaires qui concernent la fréquence, la méthode, le lieu, le calendrier ou le volume des approvisionnements ou des livraisons de produits agricoles et alimentaires, les normes de qualité, les conditions de paiement ou les prix ou en ce qui concerne la fourniture de services dans la mesure où ceux-ci sont explicitement visés au paragraphe 2;
- d) l'acheteur demande au fournisseur des paiements qui ne sont pas en lien avec la vente de produits agricoles et alimentaires du fournisseur;
- e) l'acheteur demande au fournisseur qu'il paie pour la détérioration ou la perte de produits agricoles et alimentaires ou pour la détérioration et la perte qui se produisent dans les locaux de l'acheteur ou après le transfert de propriété à l'acheteur, lorsque cette détérioration ou cette perte ne résulte pas de la négligence ou de la faute du fournisseur;
- f) l'acheteur refuse de confirmer par écrit les conditions d'un accord de fourniture entre l'acheteur et le fournisseur au sujet desquelles le fournisseur a demandé une confirmation écrite; ceci ne s'applique pas lorsque l'accord de fourniture porte sur des produits devant être livrés par un membre d'une organisation de producteurs, y compris une coopérative, à l'organisation de producteurs dont il est membre dès lors que les statuts de cette organisation de producteurs ou les règles et décisions prévues par ces statuts ou en découlant contiennent des dispositions produisant des effets similaires à ceux des conditions de l'accord de fourniture;
- g) l'acheteur obtient, utilise ou divulgue de façon illicite des secrets d'affaires du fournisseur au sens de la directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil (\*);
- h) l'acheteur menace de procéder ou procède à des actions de représailles commerciales à l'encontre du fournisseur si le fournisseur exerce ses droits contractuels ou légaux, y compris en déposant une plainte auprès des autorités d'application ou en coopérant avec les autorités d'application au cours d'une enquête;
- i) l'acheteur demande une compensation au fournisseur pour le coût induit par l'examen des plaintes des clients en lien avec la vente des produits du fournisseur malgré l'absence de négligence ou de faute de la part du fournisseur.

L'interdiction visée au premier alinéa, point a), s'entend sans préjudice:

- des conséquences des retards de paiement et des voies de recours au titre de la directive 2011/7/UE, qui s'appliquent, par dérogation aux délais de paiement fixés dans ladite directive, sur la base des délais de paiement prévus par la présente directive,
- de la possibilité dont disposent un acheteur et un fournisseur de se mettre d'accord sur une clause de répartition de la valeur au sens de l'article 172 bis du règlement (UE) n° 1308/2013.

(\*) Directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites (JO L 157 du 15.6.2016, p. 1).

L'interdiction visée au premier alinéa, point a), ne s'applique pas aux paiements:

- effectués par un acheteur à un fournisseur, lorsque ces paiements interviennent dans le cadre du programme à destination des écoles conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° 1308/2013,
- effectués par des entités publiques dispensant des soins de santé au sens de l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive 2011/7/UE,
- effectués dans le cadre d'accords de fourniture entre des fournisseurs de raisins ou de moût destinés à la production de vin et leurs acheteurs directs, pour autant que:
  - i) les conditions de paiement spécifiques aux opérations de vente soient contenues dans des contrats types qui ont été rendus obligatoires par les États membres conformément à l'article 164 du règlement (UE) n° 1308/2013 avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019, et que l'extension de contrats types soit renouvelée par les États membres à compter de cette date sans modification significative des conditions de paiement au détriment des fournisseurs de raisins ou de moût, et
  - ii) les accords de fourniture entre les fournisseurs de raisins ou de moût de raisins destinés à la production de vin et leurs acheteurs directs soient pluriannuels ou deviennent pluriannuels.

2. Les États membres veillent à ce qu'au moins toutes les pratiques commerciales suivantes soient interdites, à moins qu'elles n'aient été préalablement convenues en termes clairs et dépourvus d'ambiguïté dans l'accord de fourniture ou dans tout accord ultérieur entre le fournisseur et l'acheteur:

- a) l'acheteur renvoie des produits agricoles et alimentaires invendus au fournisseur sans payer pour ces invendus ou sans payer pour l'élimination de ces produits;
- b) le fournisseur est tenu d'effectuer un paiement pour que ses produits agricoles et alimentaires soient stockés, exposés ou référencés ou mis à disposition sur le marché;
- c) l'acheteur demande au fournisseur qu'il supporte tout ou partie des coûts liés à toutes remises sur les produits agricoles et alimentaires qui sont vendus par l'acheteur dans le cadre d'actions promotionnelles;
- d) l'acheteur demande au fournisseur qu'il paie pour la publicité faite par l'acheteur pour les produits agricoles et alimentaires;
- e) l'acheteur demande au fournisseur qu'il paie pour la commercialisation de produits agricoles et alimentaires par l'acheteur;
- f) l'acheteur fait payer par le fournisseur le personnel chargé d'aménager les locaux utilisés pour la vente des produits du fournisseur.

Les États membres veillent à ce que la pratique commerciale visée au premier alinéa, point c), soit interdite à moins que l'acheteur, avant une action de promotion dont il est à l'initiative, précise sa durée et la quantité de produits agricoles et alimentaires qu'il prévoit de commander à prix réduit.

3. Lorsque l'acheteur demande un paiement dans les situations visées au paragraphe 2, premier alinéa, point b), c), d), e) ou f), l'acheteur présente par écrit au fournisseur, à la demande de ce dernier, une estimation des paiements par unité ou des paiements globaux, selon le cas, et, en ce qui concerne les situations visées au paragraphe 2, premier alinéa, point b), d), e) ou f), il présente également par écrit une estimation des coûts au fournisseur et les éléments sur lesquels se fonde cette estimation.

4. Les États membres veillent à ce que les interdictions visées aux paragraphes 1 et 2 constituent des dispositions impératives dérogatoires applicables à toute situation entrant dans le champ d'application de ces interdictions, quelle que soit par ailleurs la loi qui serait applicable à l'accord de fourniture entre les parties.

#### Article 4

#### **Autorités d'application désignées**

1. Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités chargées de faire respecter les interdictions prévues à l'article 3 au niveau national (ci-après dénommée «autorité d'application») et informe la Commission de cette désignation.

2. Si un État membre désigne plusieurs autorités d'application sur son territoire, il désigne un point de contact unique aux fins de la coopération entre autorités d'application et avec la Commission.

*Article 5***Plaintes et confidentialité**

1. Les fournisseurs peuvent adresser des plaintes soit à l'autorité d'application de l'État membre dans lequel il est établi, soit à l'autorité d'application de l'État membre dans lequel l'acheteur qui est soupçonné de s'être livré à une pratique commerciale interdite est établi. L'autorité d'application à laquelle la plainte est adressée est compétente pour faire respecter les interdictions prévues à l'article 3.
2. Les organisations de producteurs, les autres organisations de fournisseurs et les associations de ces organisations ont le droit de déposer une plainte à la demande d'un ou plusieurs de leurs membres ou, selon le cas, d'un ou plusieurs membres de leurs organisations de membres, lorsque ces membres considèrent qu'ils ont été lésés par une pratique commerciale interdite. D'autres organisations qui ont un intérêt légitime à représenter les fournisseurs ont le droit de déposer des plaintes à la demande d'un fournisseur et dans son intérêt, pour autant que ces organisations soient des personnes morales indépendantes sans but lucratif.
3. Les États membres veillent à ce que, lorsque le plaignant en fait la demande, l'autorité d'application prenne les mesures nécessaires pour assurer une protection adéquate de l'identité du plaignant ou des membres ou fournisseurs visés au paragraphe 2 et de toute autre information dont la divulgation serait, de l'avis du plaignant, préjudiciable à ses intérêts ou à ceux de ces membres ou de ces fournisseurs. Le plaignant indique toute information pour laquelle il demande un traitement confidentiel.
4. Les États membres veillent à ce que l'autorité d'application qui reçoit la plainte informe le plaignant dans un délai raisonnable après l'avoir reçue de la manière dont elle compte donner suite à la plainte.
5. Les États membres veillent à ce que, lorsqu'une autorité d'application considère que les motifs ne sont pas suffisants pour donner suite à une plainte, elle informe le plaignant des raisons qui motivent sa décision dans un délai raisonnable après réception de la plainte.
6. Les États membres veillent à ce que, lorsqu'une autorité d'application considère que les motifs sont suffisants pour donner suite à une plainte, elle ouvre, mène et clôture une enquête sur cette plainte dans un délai raisonnable.
7. Les États membres veillent à ce que, lorsque l'autorité d'application estime qu'un acheteur a enfreint les interdictions visées à l'article 3, elle enjoigne à l'acheteur de mettre fin à la pratique commerciale interdite.

*Article 6***Pouvoirs des autorités d'application**

1. Les États membres veillent à ce que chacune de leurs autorités d'application dispose des ressources et de l'expertise nécessaires pour s'acquitter de sa mission et lui confèrent les pouvoirs suivants:
  - a) le pouvoir d'ouvrir et de mener des enquêtes de sa propre initiative ou sur la base d'une plainte;
  - b) le pouvoir d'exiger que les acheteurs et les fournisseurs communiquent toutes les informations nécessaires pour réaliser les enquêtes sur les pratiques commerciales interdites;
  - c) le pouvoir d'effectuer des inspections inopinées sur place dans le cadre de ses enquêtes, conformément aux règles et procédures nationales;
  - d) le pouvoir de prendre des décisions constatant une infraction aux interdictions énoncées à l'article 3 et enjoignant à l'acheteur de mettre fin à la pratique commerciale interdite; l'autorité peut s'abstenir de prendre une telle décision, si cette décision risque de révéler l'identité d'un plaignant ou de divulguer toute information qui serait, de l'avis de ce dernier, préjudiciable à ses intérêts, et à condition que le plaignant ait indiqué quelles sont ces informations, conformément à l'article 5, paragraphe 3;
  - e) le pouvoir d'infliger des amendes et d'autres sanctions aussi efficaces et de prendre des mesures provisoires visant l'auteur de l'infraction ou d'engager une procédure dans ce but, conformément aux règles et procédures nationales;
  - f) le pouvoir de publier régulièrement ses décisions relatives aux points d) et e).

Les sanctions visées au premier alinéa, point e), sont effectives, proportionnées et dissuasives, compte tenu de la nature, de la durée, de la récurrence et de la gravité de l'infraction.

2. Les États membres veillent à ce que l'exercice des pouvoirs visés au paragraphe 1 soit soumis à des garanties appropriées en matière de droits de la défense, conformément aux principes généraux du droit de l'Union et à la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, y compris lorsque le plaignant demande le traitement confidentiel des informations conformément à l'article 5, paragraphe 3.

#### Article 7

### Règlement extrajudiciaire des litiges

Sans préjudice du droit des fournisseurs de déposer plainte en vertu de l'article 5 et des pouvoirs des autorités d'application en vertu de l'article 6, les États membres peuvent promouvoir le recours volontaire à des mécanismes efficaces et indépendants de règlement extrajudiciaire des litiges tels que la médiation, en vue de résoudre les litiges entre fournisseurs et acheteurs en ce qui concerne la mise en œuvre, par l'acheteur, de pratiques commerciales déloyales.

#### Article 8

### Coopération entre les autorités d'application

1. Les États membres veillent à ce que les autorités d'application coopèrent efficacement les unes avec les autres et avec la Commission et se prêtent mutuellement assistance dans le cadre des enquêtes ayant une dimension transfrontalière.

2. Les autorités d'application se réunissent au moins une fois par an afin de discuter de la mise en œuvre de la présente directive sur la base des rapports annuels visés à l'article 10, paragraphe 2. Les autorités d'application examinent les meilleures pratiques, les nouveaux cas et les nouvelles évolutions en ce qui concerne les pratiques commerciales déloyales au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire et échangent des informations, en particulier sur les mesures d'application qu'elles ont adoptées conformément à la présente directive et sur leurs pratiques en matière d'application. Elles peuvent adopter des recommandations dans le but d'encourager une application cohérente de la présente directive et d'améliorer cette application. La Commission facilite l'organisation de ces réunions.

3. La Commission crée et gère un site internet qui permet des échanges d'informations entre les autorités d'application et la Commission, notamment aux fins des réunions annuelles. La Commission crée un site internet public sur lequel figurent les coordonnées des autorités d'application désignées et des liens vers les sites internet des autorités d'application nationales ou d'autres autorités des États membres, ainsi que des informations sur les mesures transposant la présente directive visées à l'article 13, paragraphe 1.

#### Article 9

### Règles nationales

1. En vue d'assurer un niveau de protection plus élevé, les États membres peuvent maintenir ou introduire des règles visant à lutter contre les pratiques commerciales déloyales plus strictes que celles énoncées dans la présente directive, à condition que ces règles nationales soient compatibles avec les règles relatives au fonctionnement du marché intérieur.

2. La présente directive s'applique sans préjudice des règles nationales visant à lutter contre les pratiques commerciales déloyales qui ne relèvent pas de son champ d'application, à condition que ces règles soient compatibles avec les règles relatives au fonctionnement du marché intérieur.

#### Article 10

### Rapports

1. Les États membres veillent à ce que leurs autorités d'application publient un rapport annuel sur leurs activités relevant du champ d'application de la présente directive, qui précise entre autres le nombre de plaintes reçues et d'enquêtes ouvertes ou closes au cours de l'année précédente. Pour chaque enquête close, le rapport contient une description succincte de l'affaire, de l'issue de l'enquête et, le cas échéant, de la décision prise, dans le respect des exigences en matière de confidentialité énoncées à l'article 5, paragraphe 3.

2. Au plus tard le 15 mars de chaque année, les États membres transmettent à la Commission un rapport sur les pratiques commerciales déloyales dans les relations interentreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire. Ce rapport contient, en particulier, toutes les données pertinentes concernant la mise en œuvre et les mesures prises pour assurer le respect des règles énoncées dans la présente directive dans l'État membre concerné au cours de l'année précédente.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant:
  - a) les règles relatives aux informations nécessaires à l'application du paragraphe 2;
  - b) les modalités de gestion des informations à transmettre par les États membres à la Commission et les règles relatives au contenu et à la forme de ces informations;
  - c) les modalités selon lesquelles les informations et les documents sont transmis aux États membres, aux organisations internationales, aux autorités compétentes dans les pays tiers ou au public, ou sont mis à leur disposition, sous réserve de la protection des données à caractère personnel et des intérêts légitimes des producteurs agricoles et des entreprises à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas divulgués.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

#### Article 11

##### Comité

1. La Commission est assistée par le comité de l'organisation commune des marchés agricoles institué par l'article 229 du règlement (UE) n° 1308/2013. Ledit 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.

#### Article 12

##### Évaluation

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2025, la Commission procède à la première évaluation de la présente directive et soumet au Parlement européen et au Conseil, ainsi qu'au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport exposant les principales conclusions de cette évaluation. Ce rapport est assorti, le cas échéant, de propositions législatives.
2. Cette évaluation porte, au moins, sur:
  - a) l'efficacité des mesures mises en œuvre au niveau national dans le but de lutter contre les pratiques commerciales déloyales au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire;
  - b) l'efficacité de la coopération entre les autorités d'application compétentes et, le cas échéant, l'identification de solutions visant à améliorer cette coopération.
3. La Commission fonde le rapport visé au paragraphe 1 sur les rapports annuels visés à l'article 10, paragraphe 2. Si nécessaire, elle peut demander aux États membres un complément d'information, notamment sur l'efficacité des mesures mises en œuvre au niveau national et sur l'efficacité de la coopération et de l'assistance mutuelle.
4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2021, la Commission présente un rapport intermédiaire sur l'état d'avancement de la transposition et de la mise en œuvre de la présente directive au Parlement européen et au Conseil, ainsi qu'au Comité économique et social européen et au Comité des régions.

#### Article 13

##### Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2021, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

Ils appliquent ces dispositions au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2021.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 14***Entrée en vigueur**

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

*Article 15***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 17 avril 2019.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

G. CIAMBA

---

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

### MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT DE PROCÉDURE DE LA COUR DE JUSTICE

LA COUR DE JUSTICE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 253, sixième alinéa,

vu le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, et notamment son article 106 bis, paragraphe 1,

vu le protocole sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne, et notamment son article 63,

considérant qu'il convient de préciser, dans le règlement de procédure, les modalités de mise en œuvre du mécanisme d'admission préalable des pourvois visé à l'article 58 bis du protocole sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne et de déterminer tant les modalités de présentation et d'examen des demandes d'admission d'un pourvoi que le déroulement concret de la procédure à la suite d'un tel examen,

avec l'approbation du Conseil donnée le 9 avril 2019,

ADOpte LES MODIFICATIONS SUIVANTES DE SON RÈGLEMENT DE PROCÉDURE:

#### *Article premier*

Le chapitre suivant est inséré dans le titre cinquième du règlement de procédure de la Cour de justice du 25 septembre 2012 <sup>(1)</sup>:

«Chapitre premier bis

DE L'ADMISSION PRÉALABLE DES POURVOIS VISÉS À L'ARTICLE 58 bis DU STATUT

*Article 170 bis*

#### **Demande d'admission du pourvoi**

1. Dans les situations visées à l'article 58 bis, premier et deuxième alinéas, du statut, la partie requérante annexe à sa requête une demande d'admission du pourvoi dans laquelle elle expose la question importante que soulève le pourvoi pour l'unité, la cohérence ou le développement du droit de l'Union et qui contient tous les éléments nécessaires pour permettre à la Cour de statuer sur cette demande. En l'absence d'une telle demande, le vice-président de la Cour déclare le pourvoi irrecevable.

2. La demande d'admission du pourvoi n'excède pas sept pages, rédigées en tenant compte de l'ensemble des prescriptions formelles contenues dans les instructions pratiques aux parties, relatives aux affaires portées devant la Cour, adoptées sur le fondement du présent règlement.

3. Si la demande d'admission du pourvoi n'est pas conforme aux exigences énoncées au paragraphe précédent, le greffier fixe au requérant un bref délai aux fins de régularisation de celle-ci. À défaut de régularisation dans le délai imparti, le vice-président de la Cour décide, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, si l'inobservation de cette formalité entraîne l'irrecevabilité formelle du pourvoi.

<sup>(1)</sup> JO L 265 du 29.9.2012, p. 1, tel que modifié les 18 juin 2013 (JO L 173 du 26.6.2013, p. 65) et 19 juillet 2016 (JO L 217 du 12.8.2016, p. 69).

*Article 170 ter***Décision sur la demande d'admission du pourvoi**

1. La Cour statue sur la demande d'admission du pourvoi dans les meilleurs délais.
2. La décision sur cette demande est prise, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, par une chambre spécialement instituée à cet effet, présidée par le vice-président de la Cour et comprenant, en outre, le juge rapporteur et le président de la chambre à trois juges à laquelle le juge rapporteur est affecté à la date d'introduction de la demande.
3. Il est statué sur la demande d'admission du pourvoi par voie d'ordonnance motivée.
4. Lorsque le pourvoi est admis, en tout ou en partie, au regard des critères énoncés à l'article 58 bis, troisième alinéa, du statut, la procédure se poursuit conformément aux articles 171 à 190 bis du présent règlement. L'ordonnance visée au paragraphe précédent est signifiée, avec le pourvoi, aux parties à l'affaire en cause devant le Tribunal et précise, lorsque le pourvoi est admis en partie, les moyens ou branches du pourvoi sur lesquels le mémoire en réponse doit porter.
5. Le Tribunal et, lorsqu'ils n'étaient pas partie à l'affaire en cause devant celui-ci, les États membres, le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sont aussitôt informés par le greffier de la décision d'admission du pourvoi.»

*Article 2*

Les présentes modifications du règlement de procédure, authentiques dans les langues visées à l'article 36 de ce règlement, sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrent en vigueur le premier jour du mois suivant celui de leur publication.

Arrêté à Luxembourg, le 9 avril 2019.

---







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



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**