



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 28 juin 2018
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18
REV 1**

**CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL CONCERNANT LA
SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION DES DONNÉES RELATIVES AUX ÉMISSIONS
DE CO₂ ET À LA CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES UTILITAIRES
LOURDS NEUFS**

RÈGLEMENT (UE) 2018/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 28 juin 2018

**concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂
et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs**

(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 européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ JO C 81 du 2.3.2018, p. 95.

² Position du Parlement européen du 12 juin 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 21 juin 2018.

considérant ce qui suit:

- (1) Un objectif contraignant consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union à l'échelle de l'économie d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 a été approuvé par le Conseil européen dans ses conclusions des 23 et 24 octobre 2014 sur le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, et cet objectif a été réaffirmé lors de la réunion du Conseil européen des 17 et 18 mars 2016.
- (2) Selon les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014, l'objectif doit être atteint collectivement par l'Union de la manière la plus efficace possible au regard des coûts, les réductions à opérer d'ici 2030 dans les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (ci-après dénommé "SEQE de l'UE") et dans les secteurs qui n'en relèvent pas s'élevant respectivement à 43 % et 30 % par rapport à 2005. L'accord de Paris¹ fixe, notamment, un but à long terme visant à contenir 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 limiter à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Il est nécessaire que tous les États membres participent à ces efforts et que tous les secteurs de l'économie, y compris les transports, contribuent à la réalisation des réductions des émissions convenues par le Conseil européen et à la réalisation des objectifs à long terme de l'accord de Paris.
- (3) La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, publiée par la Commission en 2016, a l'ambition suivante: d'ici au milieu du siècle, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports devront être inférieures d'au moins 60 % à leur niveau de 1990 et tendre résolument vers un taux zéro.

¹ Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

- (4) Pour atteindre cet objectif, il convient d'envisager différentes mesures. Outre l'établissement de normes d'émission de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, à savoir les camions, autobus et autocars, ces mesures pourraient comprendre d'autres actions qui contribuent à améliorer l'efficacité de ces véhicules et à réduire leurs émissions de CO₂, telles que l'optimisation du chargement, la constitution de convois, la formation des conducteurs, l'utilisation de carburants de substitution, des mécanismes de renouvellement du parc de véhicules, des pneumatiques à faible résistance au roulement, la réduction de la congestion et les investissements dans l'entretien des infrastructures.
- (5) Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules utilitaires lourds représentent aujourd'hui environ un quart des émissions dues au transport routier dans l'Union et, si aucune mesure supplémentaire n'est prise, elles devraient continuer d'augmenter de 10 % entre 2010 et 2030, et de 17 % entre 2010 et 2050. Il est indispensable que des mesures efficaces visant à limiter les émissions des véhicules utilitaires lourds soient mises en place afin de contribuer aux réductions des émissions qui s'imposent dans le secteur des transports.
- (6) Dans sa communication de 2014 intitulée "Stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds", la Commission a reconnu qu'une condition préalable à l'introduction de telles mesures était l'adoption d'une procédure réglementée permettant de déterminer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant.

- (7) Le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil¹ fixe le cadre nécessaire à la mise en place d'une telle procédure réglementée. Les relevés effectués en conformité avec ladite procédure fourniront des données fiables et comparables sur les émissions de CO₂ et la consommation de carburant par véhicule utilitaire lourd pour une partie importante du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union. L'acquéreur d'un véhicule utilitaire lourd donné et l'État membre d'immatriculation correspondant auront accès à ces informations, ce qui permettra de combler en partie le déficit des connaissances.
- (8) Les entreprises de transport sont, en grande partie, des petites et moyennes entreprises. En outre, elles n'ont pas encore accès aux informations normalisées qui leur permettraient d'évaluer les techniques d'amélioration du rendement énergétique ou de comparer différents véhicules utilitaires lourds de manière à prendre des décisions d'achat en connaissance de cause, réduisant ainsi leurs frais de carburant qui représentent plus d'un quart de leurs coûts de fonctionnement.

¹ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

- (9) Les informations relatives aux performances d'un véhicule utilitaire lourd du point de vue de ses émissions de CO₂ et de sa consommation de carburant devraient être rendues publiques afin de permettre à tous les utilisateurs de véhicules de prendre des décisions d'achat en connaissance de cause et de garantir un niveau élevé de transparence. Tous les constructeurs de véhicules utilitaires lourds pourront comparer les performances de leurs véhicules avec celles d'autres marques. Cela les incitera à innover davantage et encouragera la conception de véhicules utilitaires lourds plus efficaces sur le plan énergétique, ce qui renforcera la compétitivité. Ces informations offriront en outre aux décideurs politiques, au niveau de l'Union comme des États membres, une base solide pour l'élaboration de politiques visant à encourager l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus efficaces sur le plan énergétique.
- (10) Pour parvenir à une connaissance complète de la configuration du parc de véhicules utilitaires lourds dans l'Union, de son évolution dans le temps et de ses incidences potentielles sur les émissions de CO₂, il convient que les autorités compétentes des États membres surveillent et communiquent à la Commission les données d'immatriculation de tous les véhicules utilitaires lourds neufs et de toutes les remorques neuves, y compris les données sur les systèmes de propulsion et les éléments de carrosserie pertinents.
- (11) Il convient donc que les constructeurs de véhicules utilitaires lourds surveillent et communiquent à la Commission les valeurs des émissions de CO₂ et de consommation de carburant déterminées pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf conformément au règlement (UE) 2017/2400 de la Commission¹.

¹ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission (JO L 349 du 29.12.2017, p 1).

- (12) La disponibilité des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des différentes catégories de véhicules utilitaires lourds dépend du moment à partir duquel ces catégories seront couvertes par le règlement (UE) 2017/2400. Par souci de précision et de sécurité juridique en ce qui concerne les obligations de surveillance et de communication incombant aux constructeurs, le présent règlement devrait fixer les années de lancement de la surveillance et de la communication des données pour chaque catégorie de véhicules utilitaires lourds relevant de son champ d'application. En vertu du règlement (UE) 2017/2400, ces données seront disponibles pour certains véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés en 2019. À partir de cette année-là, les constructeurs devraient avoir l'obligation de surveiller et de communiquer les données techniques relatives à ces véhicules. Pour les autres catégories et groupes de véhicules utilitaires lourds, les données ne seront disponibles qu'à partir d'une date ultérieure. Il convient de fixer un délai raisonnable pour déterminer les années de lancement de la surveillance et de la communication des données relatives à ces catégories et groupes de véhicules. Compte tenu de la complexité technique inhérente à la mise au point des procédures d'établissement des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des catégories et groupes restants de véhicules utilitaires lourds, le délai devrait être fixé à sept ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

- (13) Il est dans l'intérêt du public que les données techniques essentielles pour déterminer les performances d'un véhicule utilitaire lourd en termes d'émissions de CO₂ et de consommation de carburant soient activement diffusées auprès du public pour accroître la transparence des spécifications des véhicules utilitaires lourds et de leurs performances à cet égard, et pour stimuler la concurrence entre constructeurs. Les données sensibles pour des raisons de protection des données à caractère personnel ou de concurrence loyale devraient échapper à la publication. Certaines données relatives aux performances aérodynamiques des véhicules utilitaires lourds devraient être mises à la disposition du public sous forme de fourchettes de valeurs afin de prendre en compte les questions liées à une concurrence loyale. Les données communiquées devraient être mises à la disposition du public de manière facilement accessible et gratuitement. Le présent règlement est sans préjudice des autres droits liés à l'accès du public à l'information en matière d'environnement, notamment ceux découlant du règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil¹.

¹ Règlement (CE) n°1367/2006 du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 concernant l'application aux institutions et organes de la Communauté européenne des dispositions de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (JO L 264 du 25.9.2006, p. 13).

- (14) Il importe que le système de surveillance et de communication soit aisé à utiliser pour tous les opérateurs de transport, quelles que soient leur taille et les ressources dont ils disposent. De même, il importe que la Commission promeuve activement ce système pour lui assurer une influence importante sur le secteur et attirer l'attention sur la disponibilité des données communiquées.
- (15) L'analyse par la Commission des données transmises par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente devrait être communiquée au public de manière à présenter clairement les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et de chaque État membre ainsi que celles de chaque constructeur. Elle devrait permettre de comparer au sein des parcs de véhicules et entre ces parcs le niveau de la consommation moyenne de carburant et de la production moyenne d'émissions de CO₂ pour chaque groupe de véhicules utilitaires lourds par profil de mission.

- (16) Il est essentiel que les valeurs des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant déterminées en vertu du règlement (UE) 2017/2400 traduisent correctement les performances des véhicules utilitaires lourds. Ledit règlement contient donc des dispositions destinées à vérifier et à assurer la conformité de l'utilisation de l'outil de simulation, ainsi que des propriétés en rapport avec les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des composants, entités techniques distinctes et systèmes concernés. Cette procédure de vérification devrait comporter des essais sur route. Le nouveau cadre pour la réception par type fixé dans le règlement (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil^{1*} prévoit les moyens nécessaires pour que, en cas de divergence, des mesures correctives soient prises par le constructeur et que, en cas de non-conformité, la Commission puisse infliger des amendes administratives. Ce nouveau cadre prend aussi en compte le fait qu'il est important que des tiers soient autorisés à effectuer un essai indépendant des véhicules et aient accès aux données nécessaires. La Commission devrait surveiller les résultats de ces essais de vérification et inclure une analyse de ces résultats dans son rapport annuel.

¹ Règlement (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil du ... 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 ...).

* JO: prière d'insérer la référence au document PE-CONS 73/17.

- (17) Il est important de veiller à ce que les données surveillées et communiquées soient solides et fiables. Par conséquent, la Commission devrait avoir les moyens de vérifier et, s'il y a lieu, de corriger les données définitives. Les exigences relatives à la surveillance devraient donc également prévoir des paramètres permettant, de manière adéquate, de remonter à la source des données et de vérifier ces dernières.
- (18) La Commission devrait avoir la possibilité d'infliger une amende administrative lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur divergent des données communiquées dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et, en particulier, conformément au règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission¹ et au règlement (UE) 2017/2400 ou lorsque le constructeur n'a pas fourni les données requises dans le délai applicable. Ces amendes devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

¹ Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

- (19) Compte tenu de l'expérience acquise dans le cadre de la surveillance et de la communication des données relatives aux émissions de CO₂ en vertu du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil¹ concernant les voitures particulières neuves et du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil² concernant les véhicules utilitaires légers neufs, il convient de confier à l'Agence européenne pour l'environnement la responsabilité d'échanger ces données avec les autorités compétentes des États membres et les constructeurs, ainsi que de gérer la base de données définitive pour le compte de la Commission. Il convient en outre d'aligner autant que possible les procédures de surveillance et de communication applicables aux véhicules utilitaires lourds sur les procédures déjà en vigueur pour les véhicules utilitaires légers.
- (20) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions du présent règlement relatives à la vérification et à la rectification des données surveillées, 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 Conseil³.

¹ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

² Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

³ 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).

(21) Afin de garantir que les exigences en matière de données et la procédure de surveillance et de communication restent valables au fil du temps pour évaluer la part du parc de véhicules utilitaires lourds dans les émissions de CO₂, de garantir la disponibilité des données sur les technologies nouvelles et avancées de réduction de ces émissions et sur les résultats des essais de vérification sur route, de garantir que les fourchettes de valeurs de la traînée aérodynamique restent pertinentes à des fins d'information et de comparaison, et de compléter les dispositions relatives aux amendes administratives, 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 fixation des dernières années de lancement de la surveillance et de la communication pour les catégories de véhicules utilitaires lourds couvertes, la modification des exigences en matière de données et de la procédure de surveillance et de communication figurant dans les annexes du présent règlement, la spécification des données devant être communiquées par les États membres aux fins de la surveillance des résultats des essais de vérification sur route, la modification des fourchettes de valeurs de la traînée aérodynamique, et la définition des critères, du calcul et de la méthode de perception des amendes administratives infligées aux constructeurs. 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"¹. 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 la préparation des actes délégués.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(22) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs dans l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les exigences applicables à la surveillance et à la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la surveillance et à la communication, par les États membres et les constructeurs de véhicules utilitaires lourds, de données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs.

Il s'applique aux catégories de véhicules suivantes:

- a) les véhicules des catégories M₁, M₂, N₁ et N₂ ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg et ne relevant pas du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil¹, et tous les véhicules des catégories M₃ et N₃;
- b) les véhicules des catégories O₃ et O₄.

Aux fins du présent règlement, ces véhicules sont qualifiés de véhicules utilitaires lourds.

¹ 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).

Article 3
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹ et dans le règlement (CE) n° 595/2009 s'appliquent.

Article 4
Surveillance et communication incombant aux États membres

1. À partir du 1^{er} janvier 2019, et pour chaque année civile ultérieure, les États membres procèdent à la surveillance des données mentionnées à l'annexe I, partie A, en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés pour la première fois dans l'Union.

À partir de l'année 2020, les autorités compétentes des États membres communiquent ces données à la Commission chaque année, au plus tard le 28 février, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

Les données relatives aux véhicules utilitaires lourds neufs qui ont été immatriculés précédemment en dehors de l'Union ne sont ni surveillées ni communiquées, sauf si cette immatriculation a eu lieu moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

¹ 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).

2. Les autorités compétentes chargées de la surveillance et de la communication des données conformément au présent règlement sont celles qui ont été désignées par les États membres en application de l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.

Article 5

Surveillance et communication incombant aux constructeurs

1. À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds procèdent à la surveillance, par année civile, des données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf.

À partir des années de lancement énoncées à l'annexe I, partie B, point 1, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds communiquent à la Commission chaque année, au plus tard le 28 février, les données en question pour chaque véhicule utilitaire lourd neuf avec une date de simulation située au cours de l'année civile précédente, conformément à la procédure de communication établie à l'annexe II.

La date de simulation est la date communiquée conformément à la rubrique n° 71 du tableau figurant à l'annexe I, partie B, point 2.

2. Chaque constructeur désigne un point de contact aux fins de la communication des données conformément au présent règlement.

Article 6

Registre central des données relatives aux véhicules utilitaires lourds

1. La Commission tient un registre central où sont rassemblées les données relatives aux véhicules utilitaires lourds (ci-après dénommé "registre") communiquées conformément aux articles 4 et 5.

Le registre est mis à la disposition du public, à l'exception des données de la rubrique a) mentionnées à l'annexe I, partie A, et des données des rubriques n^{os} 1, 24, 25, 32, 33, 39 et 40 mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2. Concernant les données de la rubrique n^o 23 mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, la valeur est mise à la disposition du public sous forme de fourchettes, telles qu'elles figurent à l'annexe I, partie C.

2. Le registre est géré par l'Agence européenne pour l'environnement pour le compte de la Commission.

Article 7

Surveillance des résultats des essais de vérification sur route

1. La Commission surveille, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des essais sur route effectués dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 afin de vérifier les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en précisant les données devant être communiquées par les autorités compétentes des États membres aux fins du paragraphe 1 du présent article.

Article 8

Qualité des données

1. Les autorités compétentes et les constructeurs sont responsables de l'exactitude et de la qualité des données qu'ils communiquent en vertu des articles 4 et 5. Ils informent sans retard la Commission de toute erreur détectée dans les données communiquées.

2. La Commission effectue ses propres vérifications de la qualité des données communiquées en vertu des articles 4 et 5.
3. Lorsque la Commission est informée d'erreurs dans les données ou constate, à l'issue de ses propres vérifications, des divergences dans les séries de données, elle prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour corriger les données publiées au registre visé à l'article 6.
4. La Commission peut, par voie d'actes d'exécution, fixer les mesures de vérification et de correction visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12.

Article 9

Amendes administratives

1. La Commission peut infliger une amende administrative dans chacun des cas suivants:
 - a) lorsqu'elle constate que les données communiquées par le constructeur en vertu de l'article 5 du présent règlement divergent des données issues du dossier d'enregistrements du constructeur ou de la fiche de réception par type du moteur délivrée dans le cadre du règlement (CE) n° 595/2009 et que la divergence est intentionnelle ou résulte d'une négligence grave;

- b) lorsque les données ne sont pas transmises dans le délai applicable en vertu de l'article 5, paragraphe 1, et que le retard ne peut pas être dûment justifié.

Aux fins de la vérification des données visées au point a), la Commission consulte les autorités compétentes en matière de réception concernées.

Les amendes administratives sont effectives, proportionnées et dissuasives et ne dépassent pas 30 000 EUR par véhicule utilitaire lourd concerné par la divergence ou le retard dans la transmission des données visés aux points a) et b).

- 2. La Commission adopte, sur la base des principes énoncés au paragraphe 3 du présent article, des actes délégués conformément à l'article 13 afin de compléter le présent règlement en établissant la procédure relative aux amendes administratives visées au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les méthodes de calcul et de perception de celles-ci.
- 3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 respectent les principes suivants:
 - a) la procédure établie par la Commission est conforme au droit à une bonne administration, et notamment au droit d'être entendu et au droit d'accès au dossier, dans le respect des intérêts légitimes de la confidentialité et des secrets commerciaux;

- b) dans le calcul de l'amende administrative appropriée, la Commission s'inspire des principes d'effectivité, de proportionnalité et de dissuasion, en tenant compte, le cas échéant, de la gravité et des conséquences de la divergence ou du retard, du nombre de véhicules utilitaires lourds concernés par la divergence ou le retard dans la transmission des données, de la bonne foi du constructeur, du degré de diligence et de coopération du constructeur, de la répétition, de la fréquence ou de la durée de la divergence ou du retard, ainsi que des sanctions précédemment infligées au même constructeur;
 - c) les amendes administratives sont perçues sans retard indu en fixant des délais de paiement et, le cas échéant, en offrant la possibilité de fractionner les paiements en plusieurs tranches et sur plusieurs phases.
4. Les montants des amendes administratives sont considérés comme des recettes pour le budget général de l'Union.

Article 10

Rapport

1. Chaque année, le 31 octobre au plus tard, la Commission publie un rapport annuel comprenant son analyse des données transmises par les États membres et les constructeurs pour l'année civile précédente.

2. Cette analyse indique, au minimum, les performances du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union et de chaque État membre ainsi que celles de chaque constructeur sur le plan de la consommation moyenne de carburant et de la production moyenne d'émissions de CO₂ pour chaque groupe de véhicules utilitaires lourds par combinaison du profil de mission, de la charge et du carburant. Elle tient également compte, lorsqu'elles sont disponibles, des données sur le recours aux technologies nouvelles et avancées de réduction des émissions de CO₂ ainsi que sur les systèmes de propulsion de substitution. En outre, elle comporte, le cas échéant, une analyse des résultats des essais de vérification sur route ayant fait l'objet d'une surveillance conformément à l'article 7.
3. La Commission élabore cette analyse avec le soutien de l'Agence européenne pour l'environnement.

Article 11
Modification des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 en vue de modifier les annexes aux fins:
 - a) de l'actualisation ou de l'adaptation des exigences en matière de données mentionnées à l'annexe I, partie A et partie B, dans les cas où cela est jugé nécessaire pour pouvoir fournir une analyse approfondie conformément à l'article 10;
 - b) de la fixation des dernières années de lancement visées à l'annexe I, partie B, point 1;
 - c) de l'actualisation ou de l'adaptation des fourchettes fixées à l'annexe I, partie C, afin de prendre en compte les modifications apportées à la conception des véhicules utilitaires lourds et de garantir que les fourchettes demeurent pertinentes à des fins d'information et de comparabilité;
 - d) de l'adaptation de la procédure de surveillance et de communication établie dans l'annexe II, afin de tenir compte de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement.
2. Les actes délégués visés au paragraphe 1, point b), sont adoptés au plus tard le ... [sept ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil¹. 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 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

¹ Règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13).

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 2, à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 11, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept 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 2, à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 11, paragraphe 1, 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 2, de l'article 9, paragraphe 2, et de l'article 11, paragraphe 1, 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 14

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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

Règles sur les données à surveiller et à communiquer

PARTIE A: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION INCOMBENT AUX ÉTATS MEMBRES

- a) les numéros d'identification de tous les véhicules utilitaires lourds neufs visés à l'article 2, deuxième alinéa, points a) et b), qui sont immatriculés sur le territoire de l'État membre;
- b) le nom du constructeur;
- c) la marque (dénomination commerciale du constructeur);
- d) le code de la carrosserie, tel qu'il est mentionné à la rubrique 38 du certificat de conformité, s'il est disponible;
- e) dans le cas des véhicules utilitaires lourds visés à l'article 2, deuxième alinéa, point a), les informations relatives à la propulsion mentionnées aux rubriques 23, 23.1 et 26 du certificat de conformité.

PARTIE B: DONNÉES DONT LA SURVEILLANCE ET LA COMMUNICATION INCOMBENT AUX CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES LOURDS

1. Années de lancement de la surveillance et de la communication de données pour les catégories de véhicules utilitaires lourds énoncées à l'article 2, deuxième alinéa, points a) et b)

Catégorie de véhicules utilitaires lourds	Groupe de véhicules par catégorie de véhicules (conformément à l'annexe I du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission)	Année de lancement Surveillance	Année de lancement Communication
N ₁	-	-	-
N ₂	1 et 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 et 10	2019	2020
	11, 12 et 16	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Données à surveiller et à communiquer

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
1	Numéro d'identification du véhicule (VIN)	1.1.3.	Identification du véhicule et de ses composants
2	Numéro de certification du moteur	1.2.2.	
3	Numéro de certification du CdxA ¹ (le cas échéant)	1.8.3.	
4	Numéro de certification de la boîte de vitesses	1.3.2.	
5	Numéro de certification des essieux	1.6.2.	
6	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 1	1.9.2.	
7	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 2	1.9.6.	
8	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 3	1.9.10.	
9	Numéro de certification des pneumatiques, essieu 4	1.9.14.	

¹ Traînée aérodynamique.

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
10	Catégorie du véhicule (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4.	Classification du véhicule
11	Configuration des essieux	1.1.5.	
12	Poids total en charge maximum (t)	1.1.6.	
13	Groupe du véhicule	1.1.7.	
14	Nom et adresse du constructeur	1.1.1.	Caractéristiques du véhicule et du châssis
15	Marque (dénomination commerciale du constructeur)	1.1.7. Annexe IV, partie II, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission	
16	Masse à vide réelle corrigée (kg)	1.1.8.	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
17	Puissance nominale du moteur (kW)	1.2.3.	Principales caractéristiques du moteur
18	Régime de ralenti du moteur (1/min)	1.2.4.	
19	Régime nominal du moteur (1/min)	1.2.5.	
20	Cylindrée (l)	1.2.6.	
21	Type de carburant de référence du moteur (diesel/GPL/GNC ...)	1.2.7.	
22	Option de certification utilisée pour l'obtention du CdxA (valeurs standard/mesures)	1.8.2.	Aérodynamique
23	Valeur du CdxA (valeur de la traînée aérodynamique)	1.8.4.	
24	Nom et adresse du fabricant de la boîte de vitesses	-	Principales caractéristiques de la boîte de vitesses
25	Marque (dénomination commerciale du fabricant de la boîte de vitesses)	-	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
26	Option de certification utilisée pour générer les cartographies de pertes de l'outil de simulation (Option 1 / Option 2 / Option 3 / Valeurs standard)	1.3.3.	
27	Type de boîte de vitesses (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ , APT-P ⁵)	1.3.4.	
28	Nombre de rapports	1.3.5.	
29	Rapport de transmission final	1.3.6.	
30	Type de ralentisseur	1.3.7.	

¹ Boîte de vitesses manuelle synchronisée.

² Boîte de vitesses manuelle automatisée ou boîte automatique à engagement mécanique.

³ Boîte de vitesses automatique servocommandée.

⁴ On entend par "Boîte S" la disposition en série d'un convertisseur de couple et des pièces mécaniques de la boîte de vitesses qui y sont reliées.

⁵ On entend par "Boîte P" la disposition en parallèle d'un convertisseur de couple et des pièces mécaniques de la boîte de vitesses qui y sont reliées (par exemple dans les installations avec division de puissance).

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
31	Prise de force (oui/non)	1.3.8.	
32	Nom et adresse du fabricant de l'essieu	-	Principales caractéristiques des essieux
33	Marque (dénomination commerciale du fabricant de l'essieu)	-	
34	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes de l'outil de simulation (valeurs standard/mesures)	1.7.3.	
35	Type d'essieu (par ex. essieu moteur unique standard)	1.7.4.	
36	Rapport de pont	1.7.5.	
37	Option de certification utilisée pour générer une cartographie des pertes de l'outil de simulation (valeurs standard/mesures)	1.6.3.	Caractéristiques du renvoi d'angle réducteur
38	Rapport de renvoi d'angle réducteur	1.6.4.	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
39	Nom et adresse du fabricant de pneumatiques	-	Principales caractéristiques des pneumatiques
40	Marque (dénomination commerciale du fabricant de pneumatiques)	-	
41	Dimensions des pneumatiques essieu 1	1.9.1.	
42	Coefficient de résistance au roulement (CRR) spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 1	1.9.3.	
43	Dimensions des pneumatiques essieu 2	1.9.4.	
44	Double essieu (oui/non) essieu 2	1.9.5.	
45	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 2	1.9.7.	
46	Dimensions des pneumatiques essieu 3	1.9.8.	
47	Double essieu (oui/non) essieu 3	1.9.9.	
48	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 3	1.9.11.	
49	Dimensions des pneumatiques essieu 4	1.9.12.	
50	Double essieu (oui/non) essieu 4	1.9.13.	
51	CRR spécifique de tous les pneumatiques sur l'essieu 4	1.9.15.	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
52	Technologie de ventilateur de refroidissement du moteur	1.10.1.	Principales caractéristiques des organes auxiliaires
53	Technologie de pompe de direction	1.10.2.	
54	Technologie de système électrique	1.10.3.	
55	Technologie de système pneumatique	1.10.4.	
56	Profil de mission (longue distance, longue distance (EMS ¹), régional, régional (EMS), urbain, services municipaux, construction)	2.1.1.	Paramètres de simulation (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
57	Charge (telle qu'elle est définie dans l'outil de simulation) (kg)	2.1.2.	
58	Type de carburant (diesel/essence/GPL/GNC/...)	2.1.3.	
59	Masse totale du véhicule en simulation (kg)	2.1.4.	

¹ Système modulaire européen (EMS) en conformité avec la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
60	Vitesse moyenne (km/h)	2.2.1.	Performances du véhicule (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
61	Vitesse instantanée minimale (km/h)	2.2.2.	
62	Vitesse instantanée maximale (km/h)	2.2.3.	
63	Décélération maximale (m/s ²)	2.2.4.	
64	Accélération maximale (m/s ²)	2.2.5.	
65	Pourcentage de temps de conduite à pleine charge	2.2.6.	
66	Nombre total de changements de vitesse	2.2.7.	
67	Distance totale parcourue (km)	2.2.8.	Émissions de CO ₂ et consommation de carburant (pour chaque combinaison de profil de mission/charge/carburant)
68	Émissions de CO ₂ (exprimées en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13. à 2.3.16.	
69	Consommation de carburant (exprimée en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1. à 2.3.12.	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
70	Version de l'outil de simulation (X.X.X.)	3.1.1.	Logiciel et informations destinées à l'utilisateur
71	Date et heure de la simulation	3.1.2.	
72	Numéro de la licence pour l'utilisation de l'outil de simulation	-	
73	Code de hachage cryptographique du résultat de l'outil de simulation	3.1.4.	Technologies de réduction des émissions de CO ₂ des véhicules
74	Technologies avancées de réduction des émissions de CO ₂	-	

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
75	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur le cycle WHTC ¹ (g/kWh)	Point 1.4.2. de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.2. de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	Émission de CO ₂ et consommation de carburant spécifique du moteur
76	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHTC (g/kWh)	Point 1.4.2. de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.2. de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	

¹ Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial.

N°	Paramètres de surveillance	Source: Annexe IV, partie I, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission, sauf indication contraire	Description
77	Émissions massiques de CO ₂ du moteur sur le cycle WHSC ¹ (g/kWh)	Point 1.4.1 de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.1. de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	
78	Consommation de carburant du moteur sur le cycle WHSC (g/kWh)	Point 1.4.1. de l'addendum à l'appendice 5, ou point 1.4.1. de l'addendum à l'appendice 7, de l'annexe I du règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, selon le cas	

¹ Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial.

PARTIE C: FOURCHETTES DE VALEURS DE LA TRAÎNÉE AÉRODYNAMIQUE (C_{DxA})
AUX FINS DE PUBLICATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 6

Aux fins de publier la valeur du C_{DxA} mentionnée à la rubrique n° 23 conformément à l'article 6, la Commission utilise les fourchettes définies dans le tableau ci-après, qui comprend la fourchette correspondant à chaque valeur du C_{DxA}:

Fourchette	Valeur du C _{DxA} [m ²]	
	C _{DxA} min. (C _{DxA} ≥ C _{DxA} min.)	C _{DxA} max (C _{DxA} < C _{DxA} max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Fourchette	Valeur du CdxA [m ²]	
	CdxA min. (CdxA ≥ CdxA min.)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

ANNEXE II

Communication et gestion des données

1. COMMUNICATION DE DONNÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

- 1.1. Les données mentionnées à l'annexe I, partie A, sont transmises conformément à l'article 4 par voie électronique par le point de contact de l'autorité compétente au référentiel central de données (Central Data Repository) géré par l'Agence européenne pour l'environnement (ci-après dénommée "Agence").

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'Agence en envoyant un courrier électronique aux adresses suivantes:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

et

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. COMMUNICATION DE DONNÉES PAR LES CONSTRUCTEURS

- 2.1. Les constructeurs communiquent sans retard à la Commission, et au plus tard le 31 décembre 2018, les informations suivantes:
- a) le nom du constructeur indiqué dans le certificat de conformité ou la fiche de réception individuelle;

- b) le code d'identification mondiale du constructeur (code WMI), tel qu'il est défini dans le règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission¹, qui doit être utilisé dans les numéros d'identification des véhicules utilitaires lourds neufs destinés à être mis sur le marché;
- c) le point de contact responsable du chargement des données dans le référentiel de données d'entreprise (Business Data Repository) de l'Agence.

Ils notifient sans retard à la Commission toute modification apportée à ces informations.

Ces notifications sont à envoyer aux adresses mentionnées au point 1.1.

- 2.2. Les nouveaux constructeurs qui accèdent au marché communiquent sans retard à la Commission les informations visées au point 2.1.
- 2.3. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, les données mentionnées à l'annexe I, partie B, point 2, sont transmises par voie électronique par le point de contact du constructeur au référentiel de données d'entreprise géré par l'Agence.

Le point de contact notifie la transmission des données à la Commission et à l'Agence par courrier électronique envoyé aux adresses mentionnées au point 1.1.

¹ Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

3. TRAITEMENT DES DONNÉES

- 3.1. L'Agence traite les données transmises conformément aux points 1.1 et 2.3 et consigne les données traitées dans le registre.
- 3.2. Chaque année à partir de 2020, les données relatives aux véhicules utilitaires lourds immatriculés au cours de l'année civile précédente qui sont consignées dans le registre sont rendues publiques au plus tard le 31 octobre, à l'exception des rubriques de données mentionnées à l'article 6, paragraphe 1.
- 3.3. Lorsqu'une autorité compétente ou des constructeurs constatent des erreurs dans les données communiquées, ils en informent sans retard la Commission et l'Agence en soumettant un rapport de notification d'erreur au référentiel central de données ou au référentiel de données d'entreprise et en adressant un courrier électronique aux adresses mentionnées au point 1.1.
- 3.4. La Commission vérifie, avec l'aide de l'Agence, les erreurs notifiées et, s'il y a lieu, corrige les données dans le registre.
- 3.5. La Commission, assistée de l'Agence, met à disposition des formats électroniques pour les transmissions de données visées aux points 1.1 et 2.3, en temps utile avant les dates limites de transmission.

