

Projet de règlement

du ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat

Deuxième règlement modifiant le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières

A. Problème et objectif

Pour les voitures particulières, le règlement (UE) 2017/1151 a introduit la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) pour mesurer la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'électricité. Cette procédure remplace la précédente procédure d'essai NEDC (New European Driving Cycle).

Depuis le 1^{er} septembre 2017, les valeurs d'émission et de consommation mesurées sur un banc à rouleaux conformément au WLTP doivent être indiquées pour tous les modèles de voitures particulières nouvellement réceptionnés dans l'Union européenne. Depuis le 1^{er} septembre 2018, ces valeurs doivent également être indiquées pour toutes les voitures particulières nouvellement immatriculées. Les États membres de l'Union doivent tenir compte de l'introduction de la nouvelle procédure d'essai et apporter les modifications nécessaires à leur législation nationale en ce qui concerne l'étiquetage de la consommation des voitures particulières neuves.

B. Solution

Le présent règlement modifiant le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières adapte et spécifie les dispositions du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières afin de s'aligner sur le règlement (UE) 2017/1151.

C. Alternatives

Aucun.

D. Dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité

Le règlement n'entraîne pas de dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité pour le gouvernement fédéral ou les *Länder* (y compris les municipalités).

E. Coûts de mise en conformité

E.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Les citoyens ne sont pas affectés.

E.2 Coûts de mise en conformité pour les entreprises

Pour les entreprises, les coûts de mise en conformité annuels augmenteront d'environ 159 000 EUR.

Au total, des coûts ponctuels d'environ 75 000 EUR découleront de l'introduction ou de l'adaptation de processus numériques.

Modification des coûts annuels de mise en conformité:	159 400 EUR
dont frais administratifs découlant de l'obligation de fournir des informations:	64 400 EUR
Coûts ponctuels de mise en conformité:	75 000°EUR
dont coûts résultant de l'introduction ou de l'adaptation de processus numériques:	75 000°EUR

E.3 Coûts de mise en conformité pour les autorités

Aucune modification réelle des coûts de mise en conformité n'est prévue pour les autorités. Si le nouveau droit d'obtenir des informations prévu à l'article 8 est utilisé par les autorités de surveillance du marché dans les *Länder*, des frais de mise en conformité supplémentaires de 22 700 EUR pourraient être supportés par les *Länder*. À cela s'ajoute la facilitation générale des activités de surveillance du marché par les *Länder*, que le droit d'obtenir des informations apporte. Les enquêtes à cet égard entraîneraient des coûts de conformité pour les entreprises.

Modification des coûts annuels de mise en conformité:	22 700 EUR
dont encourus au niveau de l'État:	22 700 EUR

F. Autres coûts

Aucun autre coût direct ou indirect ne sera encouru à la suite de la modification du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie pour les voitures particulières. En particulier, aucune incidence sur les prix unitaires et les niveaux de prix n'est prévue.

Projet de règlement du ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat

Deuxième règlement modifiant le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières^{*)})

En date du ...

En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de l'article 4, paragraphe 2, point 2, de l'article 4, paragraphe 3, points 1, 3 et 5 à 7, et de l'article 4, paragraphe 4, point 2, de la loi sur l'étiquetage de la consommation d'énergie du 10 mai 2012 (Journal officiel fédéral (BGBl. I p. 1070), modifié en dernier lieu par l'article 264 de la loi du 19 juin 2020 (BGBl. I p. 1328), le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat, en accord avec le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs, et le ministère fédéral du numérique et des transports, publie le règlement suivant:

Article 1

Modification du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières

Le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières du 28 mai 2004 (BGBl. I p. 1037), modifié en dernier lieu par l'article 259 du règlement du 19 juin 2020 (BGBl. I p. 1328), est modifié comme suit:

1. Le titre du règlement est libellé comme suit:

«Règlement sur l'information des consommateurs concernant la consommation de carburant, la consommation d'électricité, les émissions de CO₂ et les coûts énergétiques des voitures particulières neuves

(Règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières — Pkw-EnVKV)».

2. L'article 1^{er} est formulé comme suit:

(1) « Si un constructeur ou un concessionnaire expose une voiture particulière neuve, la propose à la vente, à la location ou en leasing, ou fait de la publicité, il fournit des informations sur les voitures particulières neuves concernant:

1. la consommation de carburant;
2. les émissions de CO₂;
3. les coûts énergétiques lorsque 15 000 kilomètres par an sont parcourus;

^{*)} Notifié conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO UE L 241 du 17.9.2015, p. 1).

4. le montant de la taxe sur les véhicules à moteur;
5. les coûts liés au CO₂ possibles au cours des dix prochaines années lorsque 15 000 kilomètres par an sont parcourus (coûts liés au CO₂); et
6. la classe de CO₂ ou les classes de CO₂.

Pour les véhicules à propulsion purement électrique et pour les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la consommation d'électricité et l'autonomie électrique de la voiture particulière neuve doivent également être indiquées.

(1) Les unités suivantes sont utilisées, respectivement:

1. pour la consommation de carburant
 - a) tous les combustibles liquides: litres par 100 kilomètres,
 - b) gaz naturel comprimé: kilogrammes par 100 kilomètres,
 - c) hydrogène comprimé: kilogrammes par 100 kilomètres,
2. pour la consommation d'électricité: kilowattheures par 100 kilomètres,
3. pour les émissions de CO₂: grammes par kilomètre,
4. pour l'autonomie en mode électrique: kilomètres,
5. pour les coûts énergétiques lorsque 15 000 kilomètres par an sont parcourus: euros par an,
6. pour la taxe sur les véhicules à moteur: euros par an, et
7. pour les coûts liés au CO₂: euros.

(1) Pour les informations sur la consommation de carburant pour les combustibles liquides, le constructeur doit arrondir les valeurs provenant du certificat de conformité à une décimale conformément aux pratiques commerciales normales.

(2) Pour les informations sur la consommation de carburant pour le gaz naturel comprimé et d'hydrogène, le constructeur doit convertir les valeurs provenant du certificat de conformité en kilogrammes par 100 kilomètres. La conversion pour le gaz naturel comprimé et l'hydrogène utilise la valeur de densité de référence pertinente énoncée aux points 3.1.2 et 3.1.3 de la sous-annexe 7 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et à l'accès 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 (CE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission (JO UE L 175 du 7.7.2017, p. 1; L 209 du 12.8.2017, p. 63; L 56 du 28.2.2018, p. 66; L 2 du 6.1.2020, p. 13; L 338 du 15.10.2020, p. 12), telle que modifiée. La valeur convertie en kilogrammes doit être arrondie à une décimale conformément aux pratiques commerciales normales.

(3) Pour les informations sur la consommation d'électricité, le constructeur doit convertir les valeurs provenant du certificat de conformité en kilowattheures par

100 kilomètres. La valeur convertie en kilowattheures doit être arrondie à une décimale conformément aux pratiques commerciales normales.

(4) Pour les informations sur le CO₂ émissions, le constructeur doit arrondir les valeurs provenant du certificat de conformité à un nombre entier conformément aux pratiques commerciales normales.

(5) Aux fins du présent règlement, on entend par «certificat de conformité» le certificat de conformité au sens de l'article 3, paragraphe 5, du 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 UE L 151 du 14.6.2018, p. 1; JO UE L 210 du 11.8.2022, p. 19), tel que modifié.»

3. L'article 2 est formulé comme suit:

(1) « Aux fins du présent règlement

1. "voiture automobile" désigne un véhicule à moteur de la catégorie M1 au sens de l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, tel que modifié; un véhicule personnel visé à l'annexe 1, partie A, point 5, du règlement (UE) 2018/858 n'est pas considéré comme une voiture particulière;

2. une voiture particulière est "neuve" si elle n'a pas encore été vendue à d'autres fins que la revente ou la livraison; cela peut être supposé dans le cas d'une voiture particulière réceptionnée par type et

a) dont la première immatriculation en vue d'une utilisation sur la voie publique, au moment où la voiture est exposée ou proposée à la vente, à la location de longue durée ou en leasing ou fait l'objet d'une publicité, a eu lieu il y a moins de huit mois; ou

b) a un kilométrage inférieur ou égal à 1000 kilomètres;

3. une voiture particulière est considérée comme "utilisée" si elle n'est pas neuve;

4. "modèle" désigne le nom commercial d'un type de véhicule; dans le cas de plusieurs variantes et versions d'un type de véhicule, les véhicules regroupés sous un modèle doivent avoir au moins les caractéristiques communes suivantes:

a) une marque et une dénomination commerciale conformes au certificat de conformité,

b) des groupes moteur en ce qui concerne les caractéristiques de construction visées à l'annexe 1, partie B, point 1.2.1 b) et 1.3.1 b) et c), du règlement (UE) 2018/858:

a) le type d'alimentation en énergie: moteur à combustion interne, moteur électrique, pile à combustible ou autre,

b) dans le cas d'un moteur à combustion interne, le principe de fonctionnement: allumage positif, allumage par compression ou autre,

- c%6) dans le cas d'un moteur à combustion interne, le nombre et la disposition des cylindres: L4, V6 ou autre,
 - d%6) dans le cas d'un moteur à combustion interne, la cylindrée du moteur, et
 - e%6) dans le cas d'un moteur électrique, la puissance maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale;
- c) le nombre, la position et l'interconnexion des essieux motorisés,
 - d) le type de carrosserie visé à l'annexe I, partie C, point 2, du règlement (UE) 2018/858, par exemple berline à hayon, bicorps, coupé, cabriolet, break, véhicule polyvalent, voiture-pick-up, et
 - e) la nature du combustible ou de la source d'énergie;
5. "valeur WLTP" désigne une valeur déterminée conformément aux procédures d'essai prévues par le règlement (UE) 2017/1151;
6. "location de longue durée" désigne la fourniture, moyennant des frais, à un client, d'une manière autre que la location, d'une voiture particulière neuve sélectionnée ou configurée, en particulier pour une période d'un mois ou plus;
7. "marque" désigne la dénomination sociale du constructeur conformément au certificat de conformité;
8. "numéro d'identification du véhicule" désigne le numéro de série à 17 chiffres normalisé au niveau international conformément au certificat de conformité, par lequel un véhicule est identifiable de manière unique;
9. "constructeur" désigne le constructeur qui figure dans le certificat de conformité ou, si ce constructeur n'est pas établi en Allemagne, son mandataire en Allemagne;
10. "vendeur" désigne toute personne qui, à des fins commerciales
- a) expose,
 - b) offre à la vente,
 - c) offre à la location à long terme, ou
 - d) offre en leasing des voitures particulières;
11. "client" désigne une personne qui se rend dans un lieu de vente pour l'éventuel achat, l'éventuelle location à long terme ou l'éventuel leasing d'une voiture particulière afin d'obtenir des informations sur les caractéristiques d'une voiture particulière;
12. "lieu de vente" désigne un lieu physique où des voitures particulières neuves sont exposées ou proposées à la vente, en leasing ou à la location à long terme, notamment une salle ou un lieu d'exposition; les salons où les voitures particulières neuves sont présentées au public sont également considérés comme des points de vente; en revanche, si le lieu est structurellement ou autrement séparé et est marqué de manière à ce qu'il soit clair pour chaque client qu'il n'est pas destiné à afficher des voitures particulières neuves, ou à les

proposer à la vente, à la location à long terme ou en leasing, le lieu n'est pas un lieu de vente;

13. "carburant" désigne un combustible liquide ou le gaz naturel comprimé; il s'agit ici du carburant recommandé par le constructeur avec le nom qui doit être utilisé pour la notification de la qualité du carburant pour l'exploitation des véhicules à moteur conformément au règlement sur la qualité et l'étiquetage des carburants du 8 décembre 2010 (BGBl. I, p. 1849), telle que modifié;

14. "consommation de carburant" désigne la consommation de carburant liquide, de gaz naturel comprimé ou d'hydrogène d'une voiture particulière neuve, déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151;

15. "autres sources d'énergie" désigne l'électricité ou l'hydrogène;

16. "consommation d'électricité" désigne la consommation d'énergie électrique d'une voiture particulière neuve, déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151;

17. "consommation d'énergie" désigne la consommation de carburant, d'hydrogène ou d'énergie électrique d'une voiture particulière neuve, déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151;

18. "émissions de CO₂" désigne les émissions de CO₂ spécifiques d'une voiture particulière neuve déterminées sur la base du règlement (UE) 2017/1151;

19. "autonomie électrique" désigne la distance qui peut être parcourue au moyen de l'énergie électrique par des véhicules purement électriques ou des véhicules électriques hybrides rechargeables externes et déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151;

20. "masse du véhicule" désigne la masse réelle du véhicule, qui correspond à la masse du véhicule lorsqu'il est prêt à être conduit plus la masse de tout équipement supplémentaire qui lui est attaché;

21. "voiture à moteur à combustion interne" désigne un véhicule dont la propulsion mécanique est entièrement ou partiellement basée sur un moteur thermique fonctionnant occasionnellement avec des carburants liquides, du gaz naturel comprimé ou de l'hydrogène;

22. "véhicule électrique hybride rechargeable extérieurement" désigne un véhicule équipé d'un moteur à combustion interne et d'un moteur électrique, dont l'exigence en électricité peut également être satisfaite par une recharge externe conformément au règlement (UE) 2017/1151;

23. "véhicule à propulsion électrique pure" désigne un véhicule à propulsion électrique pure au sens de l'article 2, point 34), du règlement (UE) 2017/1151;

24. "véhicule à pile à combustible" désigne un véhicule au sens de l'article 2, paragraphe 36, du règlement (UE) 2017/1151 avec entraînement électrique, lorsque l'électricité est produite par une pile à combustible à hydrogène dans le véhicule;

25. "type de propulsion" d'un véhicule désigne le type d'engin moteur (moteur à combustion interne, moteur électrique, hybride rechargeable, pile à combustible);

26. “document publicitaire” désigne tout document imprimé utilisé pour la commercialisation et la publicité au public de voitures particulières neuves à des fins de vente, de location à long terme ou de leasing; cela inclut, en particulier, les instructions techniques, les brochures, les publicités dans les journaux, les magazines, les revues commerciales et les affiches;

27. “matériel publicitaire” désigne toute forme d’information utilisée pour la commercialisation et la publicité au public de voitures particulières neuves à des fins de vente, de location à long terme ou de leasing; cela inclut également

a) des textes, des images et des vidéos sur des sites internet, dans la mesure où les constructeurs, les entreprises, les organisations ou les personnes proposant des voitures particulières neuves à la vente vendre, en leasing ou à la location à long terme sont responsables du contenu des informations, et

b) les comptes sur les sites internet des salons présentant des voitures particulières neuves au public;

28. “diffusion sous forme électronique” désigne la diffusion d’informations qui sont initialement envoyées et reçues à destination au moyen d’équipements de traitement et de stockage électroniques de données et qui sont entièrement transmises, transmises et reçues par câble, par radio, par des moyens optiques ou par d’autres moyens électromagnétiques;

29. “portail vidéo en ligne” désigne une plateforme sur Internet qui permet de publier, d’évaluer ou de visionner du matériel audiovisuel;

30. “supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques” désigne tout matériel physique sur lequel des informations peuvent être enregistrées sous forme électronique et qui peut servir d’outil d’information au grand public;

(1) Les termes “type”, “variante” et “version” désignent les subdivisions d’une marque particulière spécifiées par le constructeur conformément à l’annexe II B de la directive 70/156/CEE, telle que modifiée, qui sont identifiées de manière unique par les numéros de type, de variante et de version en code alphanumérique.

(2) Les valeurs spécifiques à une phase englobent les valeurs de consommation de carburant ou de consommation d’électricité “Ville”, “Périphérie”, “Route nationale” et “Autoroute”. À cet égard,

1. “Ville” désigne la valeur de la consommation de carburant ou de la consommation d’électricité pour la phase d’essai “basse vitesse” conformément au règlement (UE) 2017/1151;

2. “Périphérie” désigne la valeur de la consommation de carburant ou de la consommation d’électricité pour la phase d’essai “vitesse moyenne” conformément au règlement (UE) 2017/1151;

3. “Route nationale” désigne la valeur de la consommation de carburant ou de la consommation d’électricité pour la phase d’essai “haute vitesse” conformément au règlement (UE) 2017/1151;

4. “Autoroute” désigne la valeur de la consommation de carburant ou de la consommation d’électricité pour la phase d’essai “Très haute vitesse” conformément au règlement (UE) 2017/1151;

5. “consommation de carburant avec batterie déchargée” désigne la valeur de consommation de carburant “consommation de carburant supportant la charge, combinée”, conformément au règlement (UE) 2017/1151; et

6. “consommation d’électricité en fonctionnement purement électrique” désigne la valeur de consommation d’électricité “consommation électrique CE, combinée”, conformément à l’annexe I, appendice 3, point 2.5.3.8.1 du règlement (UE) 2017/1151.»

4. L'article 3 est modifié comme suit:

a) Le titre est libellé comme suit:

«Article 1

Informations sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et affichage sur le lieu de vente».

b) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a%6) Dans la partie de la phrase précédant le point 1, les termes «expose ou offre à la vente ou en leasing garanti que,» sont remplacés par les termes suivants: «expose ou offre à la vente, à la location à long terme ou en leasing sur un lieu de vente, garanti que,».

b%6) Les points 1 et 2 sont libellés comme suit:

1. « une fiche d'information indiquant la consommation d'énergie pertinente, les émissions de CO₂, l'autonomie électrique, les coûts de l'énergie, la taxe sur les véhicules automobiles, les coûts liés au CO₂ et les classes de CO₂ de ce véhicule,

a) est apposée sur le véhicule exposé, ou

b) est placée à proximité immédiate du véhicule exposé de manière à ce que la fiche soit clairement visible et puisse être clairement attribuée à ce véhicule; et

2. un avis est mis en place sur le lieu de vente afin d'être clairement visible, indiquant la consommation d'énergie pertinente, les émissions de CO₂ émissions, l'autonomie électrique et les classes de CO₂ de tous les modèles de voitures particulières neuves exposés sur le lieu de vente ou proposés à la vente, à la location à long terme en leasing sur le lieu de vente.»

c%6) Les phrases suivantes sont ajoutées:

«La fiche d'information visée au point 1, première phrase, satisfait aux exigences énoncées à l'annexe 1. L'avis visé au point 2, première phrase, satisfait aux exigences énoncées à l'annexe 2.»

c) Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

«La fiche d'information et l'avis visés au paragraphe 1 peuvent également être fournis par voie électronique au moyen d'un affichage à l'écran dans la mesure

où ils satisfont aux autres exigences énoncées au paragraphe 1 et aux exigences énumérées à l'annexe 1 (fiche d'information) et à l'annexe 2 (avis).»

d) Au paragraphe 3, la phrase suivante est ajoutée:

«Les constructeurs indiquent dans les informations que tout changement dans l'équipement, et notamment une modification de la combinaison roue/pneu, peut modifier les valeurs déclarées.»

e) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

(1) « Les obligations énoncées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:

1. aux voitures particulières d'occasion;
2. aux voitures particulières neuves qui n'ont été livrées que très récemment sur le lieu de vente;
3. aux voitures particulières neuves qui sont reconnaissables comme n'étant que temporairement disponibles au point de vente pour être livrées à l'acheteur, au locataire ou au preneur en leasing; et
4. aux voitures particulières neuves pour lesquelles le constructeur n'a pas encore de valeurs WLTP contraignantes.

Toutefois, la fiche d'information et l'avis peuvent être fournis volontairement. Dans le cas des voitures particulières d'occasion, l'étiquetage volontaire n'est autorisé qu'avec des valeurs WLTP. Lors de l'étiquetage des voitures particulières d'occasion, la fiche d'information et l'avis doivent porter clairement l'indication qu'il s'agit d'une voiture particulière utilisée. Dans le cas des voitures particulières neuves pour lesquelles le constructeur n'a pas encore de valeurs WLTP contraignantes, la fiche d'information et l'avis doivent porter clairement la mention que les valeurs déclarées sont provisoires.»

5. L'article 3a est libellé comme suit:

«Article 3a

Attribution d'une classe de CO₂

(1) Le constructeur doit attribuer aux voitures particulières neuves l'une des classes de CO₂ suivantes en fonction des émissions combinées de CO₂ de la voiture:

Classe de CO ₂	Valeur des émissions combinées de CO ₂ (en grammes de CO ₂ par kilomètre)
A	0
B	1 à 95
C	96 à 115
D	116 à 135
E	136 à 155
F	156 à 175
G	176 et au-delà

Pour les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la classe de CO₂ doit être indiquée sur la base de la valeur pondérée des émissions de CO₂ combinées et sur la base de la valeur des émissions de CO₂ combinées; cette dernière doit être spécifiée comme étant «avec batterie déchargée».

(2) Lors de l'attribution à une voiture particulière d'une classe de CO₂, la valeur des émissions de CO₂ indiquée dans le certificat de conformité de cette voiture particulière fait autorité.»

6. L'article 4 est formulé comme suit:

«Article 1

Guide sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂

(1) Les constructeurs doivent désigner un organisme qui fournit un guide sur la consommation d'énergie et les émissions CO₂. Cette désignation ne peut être faite qu'avec l'accord du ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat.

(2) Le guide contient, pour tous les modèles de voitures particulières neuves exposés en Allemagne et proposés à la vente, à la location à long terme ou en leasing:

1. la consommation d'énergie pertinente;
2. les émissions de CO₂;
3. l'autonomie électrique; et
4. la classe de CO₂ ou les classes de CO₂.

Le guide ne peut être disponible qu'en ligne.

(3) Le guide doit être mis à jour par l'organisme désigné le 15 janvier et le 15 juillet de chaque année.

(4) Le guide doit satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe 3. Le projet de partie I du guide requiert l'approbation du ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat, en accord avec le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs, ainsi qu'avec le ministère fédéral du numérique et des transports. Cette approbation est réputée accordée si le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat n'a pas refusé d'accorder l'approbation dans un délai de deux mois à compter de la réception du projet. La réception du projet est confirmée par écrit au demandeur sans délai.

(5) Les concessionnaires et les constructeurs mettent le guide sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ à disposition de leurs clients au point de vente sans délai et gratuitement sur demande

1. en permettant au client de le visualiser dans son intégralité sous forme électronique ou imprimée et en lui fournissant l'adresse Internet à laquelle le guide peut être consulté, ou en le donnant au client
2. sur un support de stockage électronique, magnétique ou optique.

(6) Les constructeurs et ceux qui mettent sur le marché des voitures particulières neuves pour leur propre compte sans être un constructeur fournissent à l'organisme désigné visé au paragraphe 7 les informations suivantes:

1. les noms commerciaux
 - a) de tous les modèles de voitures particulières pouvant être commandés ou livrés en Allemagne au moment de la publication du guide; et
 - b) s'ils sont déjà connus, les modèles qu'ils mettront sur le marché en Allemagne d'ici la fin de l'année civile en cours et l'année civile suivante; et
2. pour chacun des modèles nommés:
 - a) l'année où il a été mis sur le marché pour la première fois;
 - b) la cylindrée du moteur;
 - c) la puissance de sortie;
 - d) le type;
 - e) le type de transmission;
 - f) la masse;
 - g) le type de carburant ou le type d'autre source d'énergie;
 - h) la consommation d'énergie;
 - i) les émissions de CO₂;
 - j) la classe de CO₂ ou les classes de CO₂; et
 - k) l'autonomie électrique.

Lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un seul modèle, les valeurs des variantes ou des versions avec les valeurs les plus basses et les plus élevées respectivement sont indiquées pour la masse, la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et l'autonomie électrique. S'il y a des valeurs différentes au sein d'une variante ou d'une version, la valeur la plus élevée dans la variante ou version doit être indiquée pour les classes de CO₂, la classe de CO₂ de la variante ou version avec le plus favorable et la classe de CO₂ de la variante ou version avec la classe de CO₂ la moins favorable doit être indiquée. Si une seule et même variante ou version appartient à des classes de CO₂ différentes en raison de la diversité des chiffres clés, la classe de CO₂ la plus défavorable doit être indiquée.

(7) Les informations sont communiquées au cours du premier semestre de l'année avant la fin du 30 juin et au cours du second semestre avant la fin du 31 décembre. '

7. L'article 5 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 1, les termes: «consommation officielle de carburant et les émissions officielles spécifiques de CO₂ sont remplacés par les termes suivants: «consommation d'énergie pertinente, et sur les émissions de CO₂ et les classes de CO₂» et le terme «article» est remplacé par le terme «partie».

b) Le paragraphe 2 est modifié comme suit:

a%6) Dans la partie de la première phrase précédant le point 1, les termes «la première phrase s'applique, mutatis mutandis, à» sont remplacés par les termes suivants: «s'applique à condition que les informations visées à l'annexe 4, partie II, doivent être fournies pour le matériel publicitaire qui».

b%6) Au point 1, les termes «matériel publicitaire distribué» sont supprimés.

c%6) Au point 2, le terme «publicité» est supprimé et le point-virgule «;» est remplacé par un «ou».

d%6) Le point 3 suivant est inséré après le point 2:

1. « est diffusé en ligne, y compris la publicité sur les médias sociaux et portails vidéo

en ligne.»

e%6) La seconde moitié précédente de la phrase devient la deuxième phrase et est libellée comme suit:

«Ne sont pas inclus les services de radio et les services de médias audiovisuels tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 1, point a), de la directive 2010/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2010 visant à la coordination de certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la fourniture de services de médias audiovisuels (JO UE L 95 du 15.4.2010, p. 1; L 263, p. 15), modifiée en dernier lieu par l'article 1^{er} de la directive (UE) 2018/1808 (JO UE L 303 du 28.11.2018, p. 69).»

f%6) La seconde phrase précédente est supprimée.

c) Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

a%6) La référence «paragraphe 3» est remplacée par les termes suivants: «paragraphe 3, première et deuxième phrases».

b%6) Les termes «matériel publicitaire destiné à être diffusé sous forme électronique et supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques» sont remplacés par les termes suivants: «ou matériel publicitaire».

d) Le paragraphe 4 suivant est ajouté:

(1) « L'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 4, deuxième et cinquième phrases s'appliquent, mutatis mutandis.»

8. L'article 6 est formulé comme suit:

«Article 1

Interdiction de l'utilisation abusive des désignations

Il est interdit d'utiliser, dans les fiches d'information et les avis, dans le guide, dans les documents publicitaires et dans le matériel publicitaire, les informations, les signes ou les symboles relatifs à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂,

à l'autonomie électrique, aux coûts de l'énergie, à la taxe sur les véhicules automobiles, aux coûts liés au CO₂ ou à la classe de CO₂, qui ne satisfont pas aux exigences respectives pour les fiches d'information en vertu de l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1, et deuxième phrase, pour les avis en vertu de l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 2 et troisième phrase, pour le guide prévu à l'article 4, paragraphe 2, première phrase, et à l'article 4, paragraphe 4, première phrase, pour les documents publicitaires visés à l'article 5, paragraphe 1, ou pour le matériel publicitaire en vertu de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, si ces informations, signes ou symboles divergents sont susceptibles

1. d'induire en erreur le client ou le destinataire de la publicité concernant les informations requises en vertu du présent règlement;
2. de provoquer des erreurs ou des malentendus à propos de ces informations; ou
3. de limiter la comparabilité des informations sur les différentes voitures particulières neuves.»

1. L'article 7 est modifié comme suit:

a) Les points 1 et 2 sont libellés comme suit:

1. « contrairement à l'article 3, paragraphe 1, première phrase, ne garantit pas l'apposition d'une fiche d'information ou d'un avis dans un lieu spécifié dans ladite disposition;
2. contrairement à l'article 3, paragraphe 3, première phrase, également lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 3, ou contrairement à l'article 4, paragraphe 6, première phrase, ne fournit pas d'informations, ne le fait pas correctement, de la manière prescrite ou dans les délais;».

a) An point 3, la référence «paragraphe 3» est remplacée par la référence «paragraphe 5» et le terme «donné» est remplacé par les termes suivants: «mis à disposition de».

b) An point 4, les termes «paragraphe 1, également en liaison avec le paragraphe 2,» sont remplacés par la référence «paragraphe 1, également en liaison avec la première phrase du paragraphe 2;».

c) Le point 5 est libellé comme suit:

1. « contrairement à l'article 6, utilise des informations, un signe ou un symbole.»

2. Après l'article 7, l'article 8 suivant est inséré:

«Article 1

Obligation du constructeur de divulguer des informations aux autorités de surveillance du marché

À la demande des autorités compétentes de surveillance du marché, le constructeur doit leur notifier tous les modèles qu'ils proposent à la vente, à la location à long terme ou en leasing ou exposent en Allemagne au moment de la demande,

1. dont les variantes ou versions énumérées dans le certificat de conformité sont regroupées sous le modèle concerné, et
2. toutes les informations énumérées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, pour la variante ou la version respective du modèle respectif, et
3. le code du constructeur (HSN) et le code type (TSN) des variantes et versions d'un modèle.

Cette notification doit être faite dans un délai de quatre semaines. Le délai de quatre semaines commence le jour où la demande est reçue par le concessionnaire. Les informations sont fournies dans un format commun lisible par machine.»

1. Le précédent article 8 devient l'article 9 et est libellé comme suit:

«Article 2

Dispositions transitoires concernant la poursuite de l'utilisation de matériel publicitaire

(1) La publicité sur Internet peut encore être utilisée jusqu'au [insérer la date du premier jour du troisième mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement] conformément aux prescriptions du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières dans la version applicable jusqu'au [insérer la date de la veille de l'entrée en vigueur du présent règlement].

(2) Les documents publicitaires et les supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques peuvent toujours être utilisés jusqu'au [insérer la date du premier jour du sixième mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement] conformément aux prescriptions du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières dans la version applicable jusqu'au [insérer la date de la veille de l'entrée en vigueur du présent règlement].

(3) Les archives en ligne contenant de la publicité sur Internet ou les sites internet contenant du matériel publicitaire qui n'est plus activement utilisé n'ont pas besoin d'être mis à jour, à condition que la publicité sur Internet ait été mise en ligne avant le [insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement].»

1. Le précédent article 8a devient l'article 10 et est libellé comme suit:

«Article 1

Autres dispositions transitoires

(1) Les fiches d'information en vertu de l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1, et les avis en vertu de l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 2, peuvent, jusqu'au [insérer la date du premier jour du troisième mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement], continuer à satisfaire aux exigences du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières dans la version applicable jusqu'au [insérer la date de la veille de l'entrée en vigueur du présent règlement].

(2) Jusqu'au 14 juillet 2024, le guide visé à l'article 4 peut continuer à satisfaire aux exigences prévues par le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie

des voitures particulières dans la version applicable jusqu'au [insérer la date de la veille de l'entrée en vigueur du présent règlement].»

1. Le précédent article 9 et la formule de clôture sont abrogés.
2. L'article 11 suivant est inséré après l'article 10:

«Article 1

Développement du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières

(1) Après le [insérer la date de la veille de l'entrée en vigueur du présent règlement], le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat réexamine le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Le réexamen porte en particulier sur:

1. l'introduction éventuelle de classes de consommation d'énergie pour les véhicules électriques;
2. la conception d'un modèle supplémentaire pour les véhicules alimentés uniquement en carburants neutres en CO₂ (RFNBO) (véhicules «e-fuel-only»);
3. une étiquette pour les véhicules d'occasion;
4. une indication plus claire des charges sur le cycle de vie du véhicule
 - a) liées aux coûts du CO₂ des sources d'énergie et
 - b) liées à la taxe sur les véhicules automobiles, et
5. un affichage plus clair des émissions liées au cycle de vie des sources d'énergie.

(2) Sur la base de cet examen, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat publie un rapport contenant des propositions en vue de l'élaboration et de la modification du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières et propose une modification du présent règlement pour le premier trimestre 2025 au plus tard.»

1. L'annexe 1 (jusqu'à l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1) est libellée comme suit:

«Fiche d'information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves

Partie I

Contenu et présentation de la fiche d'information

1. La taille de la fiche d'information est de 297 mm x 210 mm (DIN A4).
2. La fiche d'information est établie uniformément conformément aux modèles figurant dans la partie I. Sur la feuille de renseignements, une police autre que celle utilisée dans les modèles peut également être utilisée si:

- a) la couleur de la police reste inchangée;
- b) la taille minimale de police à utiliser est maintenue; et
- c) la police sélectionnée est également utilisée uniformément pour les autres informations fournies sur le véhicule sur le lieu de vente.

Sauf indication contraire expresse ci-dessous, toutes les informations figurant sur la fiche d'information doivent être en noir sur fond blanc.

3. Les titres de la fiche d'information ("fiche d'information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve") doivent être en caractères gras avec une taille de police de 26 pt. Lorsque l'étiquetage est fourni volontairement pour les voitures particulières d'occasion, le titre doit être remplacé par "Informations sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière utilisée" et doivent être en gras d'une taille de police de 26 pt. Lorsque l'étiquetage est fourni volontairement pour les voitures particulières neuves, pour lesquelles le constructeur n'a pas encore de valeurs WLTP contraignantes, la mention "(provisoire)" doit être ajoutée à la position, en caractères gras et d'une taille de police de 26 pt.

4. Après le titre, les informations suivantes concernant le véhicule concerné sont fournies dans la première case:

- a) la marque ("marque commerciale" conformément au point 0.1 du certificat de conformité);
- b) la dénomination commerciale ("nom commercial" conformément au point 0.2.1 du certificat de conformité);
- c) le type de propulsion de la voiture particulière; et
- d) le carburant ("carburant" au point 26 du certificat de conformité, caractérisé uniquement par les termes essence, diesel ou gaz naturel comprimé et, le cas échéant, par d'autres sources d'énergie; pour l'essence et les carburants diesel, l'ajout «sans soufre» peut être supprimé).

Les informations contenues dans cette case doivent avoir une taille de police de 16 pt et ne doivent pas être inférieures à 14 pt.

5. Les valeurs indiquées dans la deuxième case doivent être associées au véhicule concerné pour

- a) la consommation d'énergie (consommation de combustible liquide, de gaz naturel comprimé, d'hydrogène ou d'électricité) ("émissions de CO₂/consommation de carburant/consommation d'électricité", conformément au point 49.1 du certificat de conformité; et
- b) les émissions de CO₂ ("émissions de CO₂/consommation de carburant/consommation d'électricité", conformément au point 49.1 du certificat de conformité).

Les valeurs combinées font autorité à cet égard. Toutefois, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, les valeurs combinées pondérées font autorité ("émissions de CO₂/consommation de carburant/consommation d'électricité", conformément au point 49.4 du certificat

de conformité). Dans le cas des véhicules à propulsion purement électrique et des véhicules à pile à combustible équipés de l'hydrogène comme source d'énergie, la mention «0» est indiquée lors de la spécification des émissions de CO₂. Cette rubrique est accompagnée d'une note de bas de page indiquant que seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement du véhicule sont prises en compte.

S'il s'agit d'un véhicule à propulsion purement électrique, l'autonomie électrique doit également être indiquée ("autonomie électrique" conformément au point 49.2 du certificat de conformité). Dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur d'autonomie électrique EAER (Equivalent All Electric Range) est indiquée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, point 4.5.7.3, du règlement (UE) 2017/1151 ("autonomie électrique EAER" conformément au point 49.5 du certificat de conformité).

Les informations contenues dans cette case doivent avoir une taille de police de 16 pt et ne doivent pas être inférieures à 14 pt.

6. Dans la partie gauche de la troisième case, qui doit avoir une largeur d'au moins deux tiers de la largeur de la page, une représentation graphique utilisant les classes de CO₂ prévues à l'article 3a est prévue pour le véhicule concerné, sous la rubrique "classe de CO₂" et l'indication "Basée sur les émissions de CO₂, combinées". Dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, l'indication est libellée comme suit: "Basé sur les émissions de CO₂ pondérées combinées" et "avec batterie déchargée" vers la droite. La classe de CO₂ correspondante est attribuée au véhicule en fonction de ses émissions de CO₂. La représentation graphique doit correspondre aux modèles figurant dans la partie II. À cet égard, les compositions de couleur suivantes pour la représentation des classes de CO₂ sont utilisées:

- A 100 % cyan, 100 % jaune
- B 70 % cyan, 100 % jaune
- C 30 % cyan, 100 % jaune
- D 100 % jaune
- E 30 % magenta, 100 % jaune
- F 70 % magenta, 100 % jaune
- G 100 % magenta, 100 % jaune

La classe de CO₂ du véhicule à moteur est indiquée par une flèche en noir, dont la pointe est exactement en face de la classe de CO₂ pertinente. La flèche noire porte la lettre d'étiquetage de la classe de CO₂ concernée sur fond blanc. La flèche noire ne doit pas être plus petite que la flèche indiquant la classe de CO₂ et ne doit pas être plus de deux fois plus grande.

Dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, une deuxième flèche doit être prévue à droite de la première flèche. La deuxième flèche indique les émissions de CO₂ avec batterie déchargée (valeur pour "combiné (soutien)" conformément au point 49.4 du certificat de conformité). Les deux flèches doivent être séparées visuellement l'une de l'autre par une ligne noire verticale.

Les informations contenues dans cette case doivent avoir une taille de police de 16 pt et ne doivent pas être inférieures à 14 pt.

7. De plus amples informations sur la consommation d'énergie doivent être incluses dans la partie droite de la troisième case.

Pour tous les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, les indications suivantes doivent être indiquées:

- a) la valeur combinée et les valeurs spécifiques à la phase de "consommation d'électricité en fonctionnement purement électrique" conformément au point 49.4 du certificat de conformité; et
- b) la valeur combinée et les valeurs spécifiques à la phase de "consommation de carburant avec batterie déchargée" conformément au point 49.4 du certificat de conformité.

Pour les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur alimentés au gaz naturel comprimé, la consommation de carburant doit être indiquée en kg pour 100 km.

Pour les types de propulsion moteur à combustion interne ou pile à combustible, les indications suivantes doivent être indiquées:

- a) la valeur combinée indiquée au point 49.1 du certificat de conformité; et
- b) les valeurs de consommation de carburant spécifiques à la phase indiquées au point 49.1 du certificat de conformité.

Pour les véhicules à propulsion purement électrique, il convient d'indiquer ce qui suit:

- a) la valeur combinée indiquée au point 49.1 du certificat de conformité; et
- b) les valeurs de consommation d'électricité spécifiques à la phase indiquées au point 49.1 du certificat de conformité.

La taille de police de l'information contenue dans cette case ne doit pas être inférieure à 12 pt.

8. Ensuite, dans la quatrième case, les coûts énergétiques lorsque 15 000 kilomètres sont parcourus par an sont précisés (prix du carburant, prix de l'hydrogène ou prix de l'électricité et, pour les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, prix du carburant et de l'électricité). Les coûts énergétiques sont déterminés en multipliant le prix moyen pertinent de la source d'énergie concernée annoncé par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat par la consommation d'énergie du véhicule concerné et le facteur 150. Pour le prix moyen pertinent de la source d'énergie, les prix que le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat a publiés pour la dernière fois au Journal officiel fédéral le 30 juin 2023 doivent être utilisés dans un premier temps. À l'avenir, pour la première fois le 30 juin 2024, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat publiera chaque année les informations pertinentes sur les prix sur son site internet. Ces informations seront mises à jour chaque année au plus tard le 30 juin. Les prix courants s'appliquent aux voitures particulières neuves exposées ou mises en vente, à la location à long terme ou en leasing après le 30 juin, au plus tard le 1^{er} octobre de chaque année. La liste de prix couvre les carburants au sens du règlement sur la qualité et l'étiquetage

des carburants, tel que modifié, et l'électricité, à condition qu'un prix de marché actuel puisse être établi pour le combustible concerné ou pour l'hydrogène ou pour l'électricité. L'année concernée et le prix moyen sous-jacent du combustible, de l'électricité ou de l'hydrogène pour cette année sont indiqués entre parenthèses en dessous des coûts annuels de l'énergie.

Les coûts de CO₂ sont ensuite indiqués comme suit: "Coûts possibles de CO₂ au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an)". En dessous, une distinction doit être faite entre trois différents coûts liés au CO₂ possibles, pour mettre en évidence les incertitudes dans la prévision des prix du CO₂. Le prix du CO₂ utilisé pour chaque calcul doit être indiqué. Les coûts liés au CO₂ sont accompagnés d'une note de bas de page indiquant que le prix du CO₂ est incertain, et que les calculs ont donc été basés sur trois prix de CO₂ différents sur la période de dix ans concernée. Les années au cours desquelles cette période commence et se termine sont indiquées. En outre, la note de bas de page indique que les prix de CO₂ réels peuvent être à la fois supérieurs ou inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent et que les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, la note de bas de page renvoie à une plateforme d'information correspondante.

Trois valeurs différentes indiquant les coûts liés au CO₂ doivent être calculées. Chaque calcul est basé sur une estimation différente des prix moyens du CO₂ sur la période de dix ans. Les coûts de CO₂ doivent être calculés chacun en multipliant l'un des prix moyens de CO₂ supposés annoncés par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat par les émissions de CO₂ du véhicule à moteur concerné et le facteur 0,15. Le résultat doit être arrondi à deux décimales conformément aux pratiques commerciales normales. Pour le calcul des coûts liés au CO₂ à indiquer, c'est-à-dire les prix moyens de CO₂ suivants sont initialement utilisés:

Coûts liés au CO ₂	Prix moyen estimé du CO ₂ en euros par tonne
Indication 1	115,00
Indication 2	50,00
Indication 3	190,00

À l'avenir, pour la première fois le 30 juin 2024, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat, en accord avec le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs, ainsi qu'avec le ministère fédéral du numérique et des transports, publiera la mise à jour de la moyenne supposée des prix annuels de CO₂ sur son site internet. Les prix de CO₂ seront mis à jour chaque année au plus tard le 30 juin. Les prix courants s'appliquent aux voitures particulières neuves exposées ou mises en vente, à la location à long terme ou en leasing après le 30 juin, au plus tard le 1^{er} octobre de chaque année. Tant que des prix de CO₂ mis à jour n'ont pas été publiés, les prix de CO₂ les plus récemment publiés font autorité. La première année de la période de dix ans est l'année suivant la publication.

Enfin, la taxe sur les véhicules automobiles (taxe annuelle) pour le véhicule concerné doit être indiquée. Lorsque les véhicules sont exonérés de la taxe sur les véhicules à moteur en raison de caractéristiques spécifiques à un véhicule, l'exonération est indiquée par la mention «exonéré de taxe temporaire» dans le modèle figurant dans la partie II et est accompagnée d'une note de bas de page indiquant la fin de la période temporaire. Si la loi sur la taxe sur les véhicules automobiles prévoit une période limitée, en fonction de la première date

d'immatriculation du véhicule, pour demander une exonération de la taxe sur les véhicules automobiles, l'immatriculation doit être faite au plus tard à la fin de la période limitée.

La taille de police de l'information contenue dans cette case ne doit pas être inférieure à 12 pt.

9. Ensuite, dans la cinquième case, les notes explicatives énumérées dans la partie II, modèles 1 à 5, sont incluses et complétées aux endroits marqués correspondants (site internet de l'organisme désigné par les constructeurs et année de début et de fin de la période de dix ans faisant autorité pour les coûts liés au CO₂). La taille de la police de ces informations ne doit pas être inférieure à 10 pt.

10. En dessous de la cinquième case, le numéro d'identification du véhicule (selon le point 0.10 du certificat de conformité) est indiqué à gauche et la date à laquelle la fiche d'information a été créée à droite. La taille de la police de ces informations ne doit pas être inférieure à 10 pt.

Partie II

Modèle pour la fiche d'information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves

Les modèles 1 à 5 ci-dessous décrivent les exigences relatives aux fiches d'information en ce qui concerne les différentes combinaisons d'entraînement et de carburant. Les chiffres sont présentés dans une taille plus petite.

1. **Modèle 1 pour les voitures particulières à moteur à combustion interne, alimentées par des carburants liquides**

Modèle 1 pour les voitures particulières à moteur à combustion interne, alimentées par des carburants liquides

Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve

Marque:	Dénomination commerciale:
Type de propulsion: Moteur à combustion	
Combustible: [Essence/diesel/GPL]	Autre source d'énergie: N/A
Consommation d'énergie (combinée):	l/100 km
Émissions de CO₂ (combinées):	g/km ¹⁾
<p>Classe de CO₂ Basée sur les émissions de CO₂ (combinées)</p> 	<p>Informations supplémentaires:</p> <p>Consommation de carburant combinée l/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ville l/100 km - Périphérie l/100 km - Route nationale l/100 km - Autoroute l/100 km
<p>Coûts de l'énergie lorsque 15 000 km sont parcourus par an: EUR/an (Prix du carburant: EUR/l (moyenne annuelle pour [année]))</p> <p>Coûts liés au CO₂ possibles au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an): ²⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> - lorsque le prix moyen de CO₂ estimé est de ____ EUR/t: EUR - lorsque la moyenne basse des prix de CO₂ estimée est de ____ EUR/t: EUR - lorsque la moyenne haute des prix de CO₂ estimée est de ____ EUR/t: EUR <p>Taxe sur les véhicules à moteur: EUR/an</p>	
<p>Ces informations sont fournies conformément au règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Les valeurs indiquées ont été déterminées à l'aide de la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) prescrite. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture particulière dépendent non seulement de l'utilisation efficace du carburant par la voiture, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Le CO₂ est le gaz à effet de serre principalement responsable du réchauffement climatique.</p> <p>Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour tous les modèles de voitures particulières neuves proposés en Allemagne peut être consulté gratuitement sous forme électronique dans n'importe quel lieu de vente en Allemagne dans lequel des voitures particulières neuves sont exposées ou offertes. Le guide est également disponible ici: [adresse internet de l'organisme désigné par les constructeurs].</p> <p>¹⁾ Seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement de la voiture sont indiquées. Les émissions de CO₂ générées ou évitées lors de la production et de la livraison de la voiture, du carburant et des sources d'énergie ne sont pas prises en compte lors de la détermination des émissions de CO₂ utilisant la procédure d'essai WLTP.</p> <p>²⁾ Les coûts du carburant pourraient augmenter à l'avenir en raison des coûts liés au CO₂. L'évolution future des prix du CO₂ étant incertaine, les coûts liés au CO₂ possibles ont été calculés sur la base de trois prix de CO₂ estimés pour la période de ____ à _____. Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.alternativ-mobil.info.</p>	

Numéro d'identification du véhicule (VIN):

créé le:

2. Modèle 2 pour les voitures particulières à moteur à combustion interne, alimentées par du méthane comprimé

Modèle 2 pour les voitures particulières à moteur à combustion interne, alimentées par du méthane comprimé

Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve

Marque:	Dénomination commerciale:
Type de propulsion: Moteur à combustion	
Combustible: [Gaz naturel]	Autre source d'énergie: N/A
Consommation d'énergie (combinée):	l/100 km
Émissions de CO₂ (combinées):	g/km ¹
<p>Classe de CO₂ Basée sur les émissions de CO₂ (combinées)</p> 	<p>Informations supplémentaires:</p> <p>Consommation de carburant combinée l/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ville l/100 km - Périphérie l/100 km - Route nationale l/100 km - Autoroute l/100 km
<p>Coûts de l'énergie lorsque 15 000 km sont parcourus par an: EUR/an (Prix du carburant: EUR/l (moyenne annuelle pour [année]))</p> <p>Coûts liés au CO₂ possibles au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an):²⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> - lorsque le prix moyen de CO₂ estimé est de ____ EUR/t: EUR - lorsque la moyenne basse des prix de CO₂ estimée est de ____ EUR/t: EUR - lorsque la moyenne haute des prix de CO₂ estimée est de ____ EUR/t: EUR <p>Taxe sur les véhicules à moteur: EUR/an</p>	
<p>Ces informations sont fournies conformément au règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Les valeurs indiquées ont été déterminées à l'aide de la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) prescrite. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture particulière dépendent non seulement de l'utilisation efficace du carburant par la voiture, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Le CO₂ est le gaz à effet de serre principalement responsable du réchauffement climatique. Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour tous les modèles de voitures particulières neuves proposés en Allemagne peut être consulté gratuitement sous forme électronique dans n'importe quel lieu de vente en Allemagne dans lequel des voitures particulières neuves sont exposées ou offertes. Le guide est également disponible ici: [adresse internet de l'organisme désigné par les constructeurs].</p> <p>¹⁾ Seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement de la voiture sont indiquées. Les émissions de CO₂ générées ou évitées lors de la production et de la livraison de la voiture, du carburant et des sources d'énergie ne sont pas prises en compte lors de la détermination des émissions de CO₂ utilisant la procédure d'essai WLTP.</p> <p>²⁾ Les coûts du carburant pourraient augmenter à l'avenir en raison des coûts liés au CO₂. L'évolution future des prix du CO₂ étant incertaine, les coûts liés au CO₂ possibles ont été calculés sur la base de trois prix de CO₂ estimés pour la période de ____ à _____. Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.alternativ-mobil.info.</p>	

Numéro d'identification du véhicule (VIN):

créé le:

3. Modèle 3 pour les voitures particulières à entraînement électrique hybride rechargeables à l'extérieur

Modèle 3 pour les voitures particulières à entraînement électrique hybride rechargeables à l'extérieur

Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve

Marque:	Dénomination commerciale:	
Type de propulsion: Véhicule à motorisation hybride rechargeable	Autre source d'énergie:	Électricité
Combustible: [Essence/diesel/GPL]		
Consommation d'énergie (pondérée, combinée):	kWh/100 plus	l/100 km
Émissions de CO₂ (pondérées, combinées):		g/km ¹⁾
Autonomie en mode électrique (EAER):		km
Classe de CO₂ Basée sur les émissions de CO ₂		Informations supplémentaires:
		Consommation d'électricité en fonctionnement purement électrique, combinée
		l/100 km
		- Ville l/100 km
		- Périphérie l/100 km
		- Route nationale l/100 km
		- Autoroute l/100 km
		Consommation de carburant avec batterie déchargée, combinée
		l/100 km
		- Ville l/100 km
		- Périphérie l/100 km
		- Route nationale l/100 km
		- Autoroute l/100 km
Coûts de l'énergie lorsque 15 000 km sont parcourus par an:		EUR/an
(Prix du carburant: EUR/l, prix de l'électricité: ct/kWh (moyenne annuelle pour [année]))		
Coûts liés au CO₂ possibles au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an):²⁾		
- lorsque le prix moyen de CO ₂ estimé est de ___ EUR/t:		EUR
- lorsque la moyenne basse des prix de CO ₂ estimée est de ___ EUR/t:		EUR
- lorsque la moyenne haute des prix de CO ₂ estimée est de ___ EUR/t:		EUR
Taxe sur les véhicules à moteur:		EUR/an

Ces informations sont fournies conformément au règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Les valeurs indiquées ont été déterminées à l'aide de la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) prescrite. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture particulière dépendent non seulement de l'utilisation efficace du carburant par la voiture, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Le CO₂ est le gaz à effet de serre principalement responsable du réchauffement climatique.

Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour tous les modèles de voitures particulières neuves proposés en Allemagne peut être consulté gratuitement sous forme électronique dans n'importe quel lieu de vente en Allemagne dans lequel des voitures particulières neuves sont exposées ou offertes. Le guide est également disponible ici: [adresse internet de l'organisme désigné par les constructeurs].

¹⁾ Seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement de la voiture sont indiquées. Les émissions de CO₂ générées ou évitées lors de la production et de la livraison de la voiture, du carburant et des sources d'énergie ne sont pas prises en compte lors de la détermination des émissions de CO₂ utilisant la procédure d'essai WLTP.

²⁾ Les coûts du carburant pourraient augmenter à l'avenir en raison des coûts liés au CO₂. L'évolution future des prix du CO₂ étant incertaine, les coûts liés au CO₂ possibles ont été calculés sur la base de trois prix de CO₂ estimés pour la période de ___ à ___. Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.alternativ-

mobil.info.

Numéro d'identification du véhicule (VIN):

créé le:

4. Modèle 4 pour les voitures particulières à entraînement purement électrique

Modèle 4 pour les voitures particulières à entraînement purement électrique

Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve

Marque:	Dénomination commerciale:
Type de propulsion: Moteur électrique	
Combustible: N/A	Autre source d'énergie: Électricité

Consommation d'énergie (combinée):	I/100 km
Émissions de CO₂ (combinées):	g/km ¹⁾
Autonomie en mode électrique:	km

<p>Classe de CO₂ Basée sur les émissions de CO₂ (combinées)</p> 	<p>Informations supplémentaires:</p> <p>Consommation d'électricité, combinée</p> <table> <tr> <td>I/100 km</td> <td>I/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Ville</td> <td>I/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Périphérie</td> <td>I/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Route nationale</td> <td>I/100 km</td> </tr> <tr> <td>- Autoroute</td> <td>I/100 km</td> </tr> </table>	I/100 km	I/100 km	- Ville	I/100 km	- Périphérie	I/100 km	- Route nationale	I/100 km	- Autoroute	I/100 km
I/100 km	I/100 km										
- Ville	I/100 km										
- Périphérie	I/100 km										
- Route nationale	I/100 km										
- Autoroute	I/100 km										

Coûts de l'énergie lorsque 15 000 km sont parcourus par an:	EUR/an
(Prix d'électricité: EUR/l (moyenne annuelle pour [année]))	
Coûts liés au CO₂ possibles au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an):²⁾	
- lorsque le prix moyen de CO ₂ estimé est de ____ EUR/t:	EUR
- lorsque la moyenne basse des prix de CO ₂ estimée est de ____ EUR/t:	EUR
- lorsque la moyenne haute des prix de CO ₂ estimée est de ____ EUR/t:	EUR
Taxe sur les véhicules à moteur:	EUR/an ³⁾

Ces informations sont fournies conformément au règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Les valeurs indiquées ont été déterminées à l'aide de la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) prescrite. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture particulière dépendent non seulement de l'utilisation efficace du carburant par la voiture, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Le CO₂ est le gaz à effet de serre principalement responsable du réchauffement climatique.

Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour tous les modèles de voitures particulières neuves proposés en Allemagne peut être consulté gratuitement sous forme électronique dans n'importe quel lieu de vente en Allemagne dans lequel des voitures particulières neuves sont exposées ou offertes. Le guide est également disponible ici: [adresse internet de l'organisme désigné par les constructeurs].

¹⁾ Seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement de la voiture sont indiquées. Les émissions de CO₂ générées ou évitées lors de la production et de la livraison de la voiture, du carburant et des sources d'énergie ne sont pas prises en compte lors de la détermination des émissions de CO₂ utilisant la procédure d'essai WLTP.

²⁾ Les coûts du carburant pourraient augmenter à l'avenir en raison des coûts liés au CO₂. L'évolution future des prix du CO₂ étant incertaine, les coûts liés au CO₂ possibles ont été calculés sur la base de trois prix de CO₂ estimés pour la période de ____ à _____. Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.alternativmobil.info.

³⁾ Lorsque le véhicule électrique est immatriculé pour la première fois entre le 18 mai 2011 et le 31 décembre 2025, l'exonération fiscale est accordée pour une durée de dix ans à compter de la date de l'immatriculation initiale, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2030.

Numéro d'identification du véhicule (VIN):

créé le:

5. Modèle 5 pour un véhicule à pile à combustible

Modèle 5 pour les voitures particulières à pile à combustible

Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la voiture particulière neuve

Marque:	Dénomination commerciale:
Type de propulsion: Pile à combustible	
Combustible: N/A	Autre source d'énergie: Hydrogène

Consommation d'énergie (combinée):	I/100 km
Émissions de CO₂ (combinées):	g/km ¹⁾

<p>Classe de CO₂ Basée sur les émissions de CO₂ (combinées)</p> 	<p>Informations supplémentaires:</p> <p>Consommation d'électricité, combinée I/100 km</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ville I/100 km - Périphérie I/100 km - Route nationale I/100 km - Autoroute I/100 km
---	---

Coûts de l'énergie lorsque 15 000 km sont parcourus par an:	EUR/an
(Prix de l'hydrogène: EUR/l (moyenne annuelle pour [année]))	
Coûts liés au CO₂ possibles au cours des 10 prochaines années (15 000 km/an): ²⁾	
- lorsque le prix moyen de CO ₂ estimé est de ____ EUR/t:	EUR
- lorsque la moyenne basse des prix de CO ₂ estimée est de ____ EUR/t:	EUR
- lorsque la moyenne haute des prix de CO ₂ estimée est de ____ EUR/t:	EUR
Taxe sur les véhicules à moteur:	EUR/an

Ces informations sont fournies conformément au règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières. Les valeurs indiquées ont été déterminées à l'aide de la procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) prescrite. La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'une voiture particulière dépendent non seulement de l'utilisation efficace du carburant par la voiture, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs non techniques. Le CO₂ est le gaz à effet de serre principalement responsable du réchauffement climatique.

Un guide sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ pour tous les modèles de voitures particulières neuves proposés en Allemagne peut être consulté gratuitement sous forme électronique dans n'importe quel lieu de vente en Allemagne dans lequel des voitures particulières neuves sont exposées ou offertes. Le guide est également disponible ici: [adresse internet de l'organisme désigné par les constructeurs].

¹⁾ Seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement de la voiture sont indiquées. Les émissions de CO₂ générées ou évitées lors de la production et de la livraison de la voiture, du carburant et des sources d'énergie ne sont pas prises en compte lors de la détermination des émissions de CO₂ utilisant la procédure d'essai WLTP.

²⁾ Les coûts du carburant pourraient augmenter à l'avenir en raison des coûts liés au CO₂. L'évolution future des prix du CO₂ étant incertaine, les coûts liés au CO₂ possibles ont été calculés sur la base de trois prix de CO₂ estimés pour la période de ____ à _____. Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Les coûts liés au CO₂ sont supportés avec les coûts de carburant lors du ravitaillement en carburant. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.alternativ-mobil.info.

Numéro d'identification du véhicule (VIN):

créé le:

1. L'annexe 2 (en application de l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 2) est modifiée comme suit:
 - a) L'intitulé de l'annexe 2 est libellé comme suit:

«Avis sur le lieu de vente sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves».
 - b) Les termes «Section I» sont remplacés par les termes «Partie I».
 - c) La partie I est modifiée comme suit:
 - a%6) Au point 2, les phrases suivantes sont ajoutées:

«La date de création de l'avis est affichée horizontalement au bas de l'avis. La taille de la police de ces informations ne doit pas être inférieure à 11 pt».
 - a%6) Au point 3, les termes «véhicules de tourisme à moteur» sont remplacés par les termes «voitures particulières».
 - b%6) Au point 4, les termes «consommation de carburant» sont remplacés par les termes «consommation d'énergie», les termes «consommation d'électricité» sont remplacés par les termes «classes de CO₂» et les termes «ou peuvent être commandés» sont supprimés.
 - c%6) Le point 5 est libellé comme suit:
 1. « Les modèles de voitures particulières neuves sont répertoriés en groupes, séparés par type de carburant ou d'autres sources d'énergie. Pour chaque type de carburant ou pour d'autres sources d'énergie, les modèles individuels sont classés par ordre croissant selon les valeurs combinées ou combinées pondérées pour les émissions de CO₂ dans le cycle d'essai, le modèle le plus proche étant celui ayant la classe de CO₂ la plus favorable et ayant la valeur combinée ou combinée pondérée la plus faible pour la consommation de carburant ou la consommation d'électricité. Les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur forment un groupe distinct.»
 - a%6) Le point 6 est libellé comme suit:
 1. « Pour chaque modèle de la liste, les éléments suivants doivent être indiqués:
 - a) la marque ("marque commerciale" conformément au point 0.1 du certificat de conformité);
 - b) la dénomination commerciale ("nom commercial" conformément au point 0.2.1 du certificat de conformité);
 - c) la cylindrée du moteur;
 - d) la puissance de sortie ("puissance de sortie maximale" conformément au point 27 du certificat de conformité);
 - e) le carburant ("carburant" conformément au point 26 du certificat de conformité), avec pour seule distinction:

- a) essence,
- b) diesel,
- c) gaz naturel comprimé, ou
- d) le cas échéant, d'autres sources d'énergie;

pour l'essence et les carburants diesel, l'ajout "sans soufre" peut être ajoutée,

- f) la classe de CO₂ ou les classes de CO₂,
- g) la valeur de consommation d'énergie combinée (conformément au point 49.1 du certificat de conformité) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur pondérée de la consommation d'énergie combinée (conformément au point 49.4 du certificat de conformité), et
- h) la valeur combinée pour les émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.1 du certificat de conformité) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur combinée pondérée des émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.4 du certificat de conformité).

Pour les modèles bicarburant de voitures particulières neuves, les informations ci-dessus doivent être fournies pour tous les carburants.

Pour les modèles de voitures particulières neuves à entraînement purement électrique, l'autonomie en mode électrique ("autonomie électrique" conformément au point 49.2 du certificat de conformité) doit également être indiquée.

Pour les modèles de véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, les éléments suivants doivent également être indiqués:

- a) la valeur combinée pour la "consommation de carburant avec batterie déchargée", et
- b) la valeur combinée pour la "consommation d'électricité en fonctionnement purement électrique" (conformément au point 49.4 du certificat de conformité),
- c) lors de l'indication de la puissance, les éléments suivants doivent être indiqués séparément:
 - a) la puissance de sortie du moteur à combustion interne ("puissance nette maximale" conformément au point 27.1 du certificat de conformité),
 - b) la puissance du moteur électrique ("puissance nette maximale" conformément au point 27.3 du certificat de conformité), et

d) l'autonomie en mode électrique EAER ("autonomie électrique EAER" conformément au point 49.5 du certificat de conformité).

Lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un seul modèle, les valeurs des variantes ou des versions ayant respectivement les valeurs les plus basses et les plus élevées sont indiquées pour la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et l'autonomie électrique. S'il y a des valeurs différentes au sein d'une variante ou d'une version, la valeur la plus élevée dans la variante ou version doit être indiquée pour les classes de CO₂, la classe de CO₂ de la variante ou version avec le plus favorable et la classe de CO₂ de la variante ou version avec la classe de CO₂ la moins favorable doit être indiquée. Si une seule et même variante ou version appartient à des classes de CO₂ différentes en raison de la diversité des chiffres clés, la classe de CO₂ la plus défavorable doit être indiquée.

Si l'étiquetage est fourni volontairement pour une voiture particulière neuve pour laquelle le constructeur n'a pas encore de valeurs WLTP contraignantes, les informations doivent également porter la mention "(provisoire)".

a%6) Au point 7, la référence «Section I» est remplacée par la référence «Partie I», après la référence «sous-point 5» le terme «également» est inséré et le terme «information» est remplacé par le terme «valeurs».

b%6) Le point 8 est modifié comme suit:

a%7%7) La référence «Section I point 6» est remplacée par la référence «Partie I, point 9» et le terme «clairement» par le terme «facilement».

b%7%7) La phrase suivante est ajoutée: «La taille de la police de caractères de cette information ne doit pas être inférieure à 11 pt.»

d) La référence «Section II» est remplacée par la référence «Partie II».

e) La partie II est modifiée comme suit:

a%6) Dans la deuxième phrase du point 1, les termes «tout aussi fortement» sont remplacés par les termes «de la même manière».

b%6) Dans la première phrase du point 2, après le terme «doit» les termes «avoir une diagonale d'écran de» sont insérés et les termes «avoir une taille de 25 cm x 32 cm (17 pouces)» sont remplacés par les termes «17 pouces».

c%6) Le point 3 est libellé comme suit:

1. « Les exigences énoncées à la partie I, points 2 à 8, s'appliquent, mutatis mutandis, lorsqu'un écran est utilisé, sous réserve qu'il est garanti que les informations énumérées à l'annexe 1, partie I, point 9, soient visibles de manière permanente.»

a%6) L'ancien point 3, b) devient le point 4 et la phrase suivante est ajoutée:

«Les informations sont mises à jour au moins tous les trois mois. La date de la dernière mise à jour est indiquée.»

2. L'annexe 3 (en application de l'article 4, paragraphe 2, première phrase) est modifiée comme suit:
 - a) L'intitulé de l'annexe 3 est libellé comme suit:

«Guide sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves».
 - a) La phrase qui précède la partie I est libellée comme suit:

«Le guide sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves contiennent au minimum les informations suivantes:».
 - a) La partie I est modifiée comme suit:
 - a%6) Au point 1, les termes **«Un avertissement aux conducteurs selon lequel la consommation de carburant et les émissions de CO₂»** sont remplacés par les termes **«une mise en garde sur le fait que la consommation d'énergie (la consommation de carburant, d'hydrogène et d'électricité) et les émissions de CO₂».**
 - b%6) Au numéro 2, les termes **«basées sur les constatations scientifiques actuelles et de la législation applicable»** sont remplacés par les termes **«sur la base des constatations scientifiques actuelles et de la législation applicable».**
 - c%6) Au point 3, les termes **«les Communautés européennes pour»** sont remplacés par les termes **«l'Union européenne concernant».**
 - d%6) Le point 4 est libellé comme suit:
 1. **« référence au guide en ligne de la Commission européenne sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, si un tel guide est disponible.»**
 - b) La partie II est modifiée comme suit:
 - a%6) Au point 1, après le terme **«livraison»** les termes **«du véhicule et»** sont insérés et les termes **«et/ou»** sont remplacés à chaque fois par le terme **«OU».**
 - b%6) Le point 2 est libellé comme suit:
 1. **«une liste de tous les modèles de voitures particulières neuves proposés ou exposés en Allemagne, ventilés par marque par ordre alphabétique.»**
 - c%6) Le point 3 est libellé comme suit:
 1. **« pour chaque modèle figurant dans le guide, il convient d'indiquer ce qui suit:**
 - a) **la cylindrée du moteur;**
 - b) **la puissance de sortie ("puissance de sortie maximale" conformément au point 27 du certificat de conformité);**

- c) le type;
- d) le type de transmission;
- e) la masse du véhicule ("masse réelle du véhicule" conformément au point 13.2 du certificat de conformité)
- f) le carburant ("carburant" conformément au point 26 du certificat de conformité), avec pour seule distinction:
 - a) essence,
 - b) diesel,
 - c) gaz naturel comprimé, ou
 - d) le cas échéant, d'autres sources d'énergie;pour l'essence et les carburants diesel, l'ajout "sans soufre" peut être ajoutée,
- g) la valeur combinée et les valeurs spécifiques à la phase pour la consommation d'énergie ("consommation de carburant/consommation d'électricité" conformément au point 49.1 du certificat de conformité) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur combinée pondérée et les valeurs spécifiques à la phase pour la consommation d'énergie (conformément au point 49.4 du certificat de conformité),
- h) la valeur combinée pour les émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.1) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur combinée pondérée pour les émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.4 du certificat de conformité), et
- i) la classe de CO₂ ou les classes de CO₂, et
- j) l'année où il a été mis sur le marché pour la première fois.

Pour les modèles bicarburant de voitures particulières, les informations ci-dessus doivent être fournies pour tous les carburants.

Pour les modèles de voitures particulières à entraînement purement électrique, l'autonomie en mode électrique ("autonomie électrique" conformément au point 49.2 du certificat de conformité) doit également être indiquée.

Pour les modèles de véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, les éléments suivants doivent également être indiqués:

- a) la valeur combinée et les valeurs spécifiques à la phase pour la "consommation de carburant avec batterie déchargée",
- b) la valeur combinée et les valeurs spécifiques à la phase de "consommation d'électricité en fonctionnement purement électrique" conformément au point 49.4 du certificat de conformité,

c) lors de l'indication de la puissance, les éléments suivants doivent être indiqués séparément:

a) la puissance de sortie du moteur à combustion interne ("puissance nette maximale" conformément au point 27.1 du certificat de conformité),

b) la puissance du moteur électrique ("puissance nette maximale" conformément au point 27.3 du certificat de conformité), et

d) l'autonomie en mode électrique EAER ("autonomie électrique EAER" conformément au point 49.5 du certificat de conformité).

Lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un seul modèle, les valeurs de la variante ou de la version ayant respectivement les valeurs les plus basses et les plus élevées sont indiquées pour la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et l'autonomie électrique. S'il y a des valeurs différentes au sein d'une variante ou d'une version, la valeur la plus élevée dans la variante ou version doit être indiquée pour les classes de CO₂, la classe de CO₂ de la variante ou version avec le plus favorable et la classe de CO₂ de la variante ou version avec la classe de CO₂ la moins favorable doit être indiquée. Si une seule et même variante ou version appartient à des classes de CO₂ différentes en raison de la diversité des valeurs, la classe de CO₂ la plus défavorable doit être indiquée.»

a) Le point 4 est libellé comme suit:

1. « séparément pour chaque type de carburant, pour l'hydrogène et pour l'électricité, une liste surlignée des dix modèles les plus économiques de voitures particulières neuves, indiquant les classes de CO₂, la valeur combinée ou combinée pondérée pour la consommation d'énergie et la valeur combinée ou combinée pondérée pour les émissions de CO₂, en commençant par le modèle ayant les valeurs les plus basses pour les émissions de CO₂. Dans le cas des véhicules à propulsion purement électrique, une liste des dix modèles les plus économiques de voitures particulières neuves est toutefois incluse, indiquant la consommation combinée d'électricité et l'autonomie électrique, en commençant par le modèle ayant les valeurs de consommation les plus faibles.»

c) La phrase qui suit la partie II est supprimée.

3. L'annexe 4 (en application de l'article 5) est modifiée comme suit:

a) L'intitulé de l'annexe 4 (en application de l'article 5) est libellé comme suit:

«Informations dans la publicité sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves».

b) Les termes «Section I» sont remplacés par les termes «Partie I».

c) La partie I est modifiée comme suit:

a%6) Le point 1 est libellé comme suit:

1. « Pour les modèles de voitures particulières neuves visés dans les documents publicitaires, il convient d'indiquer ce qui suit:
 - a) la valeur combinée pour la consommation d'énergie (conformément au point 49.1 du certificat de conformité) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur combinée pondérée pour la consommation d'énergie (conformément au point 49.4 du certificat de conformité),
 - b) la valeur combinée pour les émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.1 du certificat de conformité) ou, dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, la valeur combinée pondérée des émissions de CO₂ ("émissions de CO₂" conformément au point 49.4 du certificat de conformité), et
 - c) la classe de CO₂ ou les classes de CO₂.

Pour les modèles de véhicules électriques hybrides rechargeables externes, la valeur combinée pour la "consommation de carburant avec batterie déchargée" (conformément au point 49.4 du certificat de conformité) doit également être indiquée.

Lorsque plusieurs variantes ou versions sont regroupées sous un seul modèle, les valeurs de la variante ou de la version ayant respectivement les valeurs les plus basses et les plus élevées sont indiquées pour la consommation d'énergie et les émissions de CO₂. S'il y a des valeurs différentes au sein d'une variante ou d'une version, la valeur la plus élevée dans la variante ou version doit être indiquée pour les classes de CO₂, la classe de CO₂ de la variante ou version avec le plus favorable et la classe de CO₂ de la variante ou version avec la classe de CO₂ la moins favorable doit être indiquée. Si une seule et même variante ou version appartient à des classes de CO₂ différentes en raison de la diversité des valeurs, la classe de CO₂ la plus défavorable doit être indiquée.»

a%6) Le point 2 est libellé comme suit:

2. « Les informations doivent être facilement lisibles et ne pas être moins mises en évidence que la partie principale du message publicitaire. Les informations doivent être faciles à comprendre lorsqu'elles sont lues en un coup d'œil.»

a%6) Au point 3, les termes «consommation de carburant et valeurs de CO₂» sont remplacés par les termes «valeurs énumérées au point 1».

b%6) Le point 4 est supprimé.

d) Les termes «Section II Matériel publicitaire diffusé sous forme électronique» sont remplacés par les termes «Partie II Publicité électronique».

e) La partie II est libellée comme suit:

1. « La partie I s'applique, mutatis mutandis, aux modèles de voitures particulières neuves qui font l'objet d'une publicité

- a) par le biais de matériel publicitaire diffusé sous forme électronique,
 - b) par la publicité au moyen de supports d'enregistrement électroniques, magnétiques ou optiques, ou
 - c) par la publicité sur Internet (y compris la publicité sur les médias sociaux et les portails vidéo en ligne).
2. Il convient de veiller à ce que les informations visées au point 1 de la partie I soient portées à la connaissance du destinataire de la publicité au moment où des informations sur les paramètres du moteur, tels que la puissance, la capacité ou l'accélération du moteur, lui sont présentées pour la première fois. Les classes de CO₂ doivent être indiquées au moins dans la même taille de police que les informations mentionnées dans la première phrase. Même si le destinataire de la publicité ne reçoit aucune information sur les paramètres moteurs, l'information doit tout de même lui être communiquée.
3. Toute personne qui, en tant que constructeur ou concessionnaire aux fins de la vente à distance, propose des modèles de voitures particulières neuves à la vente, à la location à long terme ou à la location en ligne fournit, outre les informations visées au point 1, les informations figurant à l'annexe 1 dans la description du modèle ou de la variante ou de la version. Les informations ne doivent pas être fournies deux fois. Les exigences sont réputées satisfaites si le modèle pertinent figurant à l'annexe 1, partie II, est fourni pour les informations. Le numéro d'identification du véhicule (conformément à l'annexe 1, partie 1, point 9) ne doit pas être indiqué dans ce cas. L'information doit être facilement lisible. Il convient de veiller à ce que les informations soient fournies au client au plus tard au moment où il a terminé la configuration d'un véhicule automobile spécifique.
4. Dans le cas de la publicité visée au point 1c), elle ne constitue pas une infraction si les informations obligatoires ne sont pas ou ne sont que partiellement visibles du seul fait de l'affichage technique de la plate-forme concernée sur laquelle la publicité est effectuée, sans faute du constructeur ou du concessionnaire.»
- f) La section III est abrogée.

Article 2

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le [insérer la date du premier jour suivant la promulgation].

Notes explicatives

A. Considérations générales

I. Objectif et nécessité de la réglementation

Le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type 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 de la Commission (JO UE L 175 du 7.7.2017, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/49 de la Commission du 21 janvier 2021 (JO UE L 17 du 22.1.2020, p. 1), a introduit la nouvelle procédure d'essai WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) pour la mesure de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation d'électricité. Cette procédure remplace la précédente procédure d'essai NEDC (New European Driving Cycle). Depuis le 1^{er} septembre 2017, les valeurs d'émission et de consommation mesurées sur un banc à rouleaux conformément au WLTP doivent être indiquées pour tous les modèles de voitures particulières nouvellement réceptionnés dans l'Union européenne. Depuis septembre 2018, les valeurs WLTP doivent être indiquées pour toutes les voitures particulières nouvellement immatriculées.

Les États membres doivent tenir compte de l'introduction de la nouvelle procédure d'essai et apporter les modifications nécessaires à leur législation nationale en ce qui concerne l'étiquetage de la consommation des voitures particulières neuves. Ceci est fait au moyen de ce règlement modifiant le règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie pour les voitures particulières (règlement modifiant le règlement Pkw-EnVKV). Le règlement Pkw-EnVKV sert à informer les consommateurs, en particulier sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves mesurées à l'aide de la nouvelle méthode WLTP, plus proche de la réalité. En plus de cette modification, une classification comprenant une représentation graphique (échelle de couleurs) est introduite, dans laquelle les voitures particulières neuves sont classées en fonction de leur niveau absolu d'émissions de CO₂ par kilomètre parcouru. Cette classification des émissions de CO₂ remplace l'ancien système de classes d'efficacité, qui, en plus des émissions spécifiques de CO₂, prenait également en compte le poids individuel du véhicule. L'objectif du règlement Pkw-EnVKV est de contribuer à ce que les consommateurs optent pour des modèles de véhicules à faible consommation et à faibles émissions plus souvent que par le passé lors de l'achat de voitures neuves.

En outre, les lacunes concernant le contenu et la conception de la publicité pour les voitures particulières neuves sont comblées en ce qui concerne les possibilités de publicité dans les médias numériques. Dans ce contexte également, il est nécessaire que les consommateurs soient pleinement informés des caractéristiques des voitures particulières, dans la mesure où les portails de vente en ligne et les salles de vente virtuelles, par exemple, prennent de l'importance et, comme les médias sociaux, peuvent avoir une influence décisive sur les décisions d'achat. Les exigences en matière de publicité doivent être étendues en conséquence aux médias numériques.

II. Contenu essentiel du projet

Les modifications apportées au règlement Pkw-EnVKV permettent aux consommateurs d'être informés des importantes données relatives à la consommation d'énergie et aux émissions, ainsi que de l'autonomie électrique et des coûts énergétiques annuels des voitures particulières neuves. Les données sous-jacentes à ces informations proviennent principalement de la documentation officielle pour la réception par type des voitures particulières neuves et peuvent donc être vérifiées avec relativement peu d'efforts. Les données sur la consommation et les émissions indiquées sont basées sur les résultats officiels des mesures à l'aide de la nouvelle méthode d'essai WLTP plus réaliste.

En élargissant les exigences relatives au contenu et à la conception de la publicité pour couvrir également la publicité dans les médias numériques, il est également garanti que les consommateurs puissent obtenir en ligne des informations complètes et directes sur les données importantes sur la consommation d'énergie et les émissions, ainsi que sur les plages électriques et les coûts de l'énergie pour les voitures particulières neuves.

III. Alternatives

Aucune autre initiative, émanant par exemple des *Länder* ou des membres du *Bundestag*, n'a été présentée. Aucune autre possibilité n'est envisageable; les modifications sont basées sur les exigences du droit européen.

IV. Fondement juridique

Conformément à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 4, paragraphe 2, à l'article 4, paragraphe 3, points 1, 3 et 5 à 7 et à l'article 4, paragraphe 4, point 2, de la loi sur l'étiquetage de la consommation d'énergie, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat, en accord avec le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs, ainsi que le ministère fédéral du numérique et des transports et, avec l'accord du *Bundesrat*, adoptent des règlements transposant, précisant et mettant en œuvre les actes juridiques adoptés par l'Union européenne dans le domaine de l'étiquetage de la consommation afin de mieux informer les consommateurs et de les encourager à être plus économes en énergie et en autres ressources importantes et à émettre moins de CO₂.

V. Compatibilité avec la législation de l'Union européenne et les traités internationaux

Le présent projet de décret est compatible avec la législation de l'Union européenne et les traités de droit international conclus par la République fédérale d'Allemagne.

VI. Effets de la réglementation

Les modifications apportées au règlement Pkw-EnVKV servent à améliorer l'information des consommateurs selon la WLTP sur les voitures particulières neuves. L'objectif du règlement Pkw-EnVKV est de contribuer à ce que les consommateurs optent pour des modèles de véhicules plus efficaces lorsqu'ils achètent des voitures neuves plus souvent que par le passé. Il s'agit là d'une nouvelle étape vers le développement durable dans le secteur des transports. Aucun effet secondaire involontaire n'est à prévoir.

1. Simplification juridique et administrative

Le règlement ne prévoit aucune simplification législative ou administrative. Les données sous-jacentes à l'obligation d'étiquetage proviennent principalement de la documentation officielle pour la réception par type des voitures particulières neuves et peuvent donc être vérifiées avec relativement peu d'efforts; ce droit et le nouveau droit des autorités de surveillance du marché au niveau des *Länder* d'obtenir des informations auprès des constructeurs de voitures particulières devraient faciliter le travail des autorités de surveillance du marché.

2. Aspects liés à la durabilité

Ce règlement répond aux exigences du gouvernement fédéral en matière de développement durable, conformément à la stratégie nationale de développement durable. Les indicateurs pertinents pour le présent règlement sont présentés ci-après.

L'initiative réglementaire a un impact sur les émissions de polluants atmosphériques (indicateur 3.2.a) de la stratégie nationale allemande de développement durable en fournissant des informations transparentes sur les émissions de CO₂ afin de diversifier les sources d'énergie dans les transports et, au final, de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

L'initiative réglementaire contribue à la réalisation des objectifs concernant la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie (indicateur 7.2.a) de la stratégie nationale allemande de développement durable en informant les consommateurs sur les coûts de l'énergie dans le secteur des transports et en leur permettant ainsi de faire de meilleurs choix pour l'utilisation de systèmes de propulsion et de sources d'énergie propres.

L'initiative réglementaire contribue à la réalisation des objectifs concernant la part des sources d'énergie renouvelables dans la consommation brute d'électricité (indicateur 7.2.b) de la stratégie nationale allemande de développement durable en informant les consommateurs sur les coûts de l'énergie dans le secteur des transports et en étant ainsi en mesure d'opter pour des systèmes de propulsion propres lors de l'achat de véhicules.

L'initiative réglementaire devrait avoir un impact sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ liées à la consommation (indicateur 12.1.b) de la stratégie nationale allemande de développement durable en éduquant les consommateurs sur les sources d'énergie de remplacement et en envisageant d'utiliser des véhicules équipés de systèmes de propulsion alternatifs.

L'initiative réglementaire contribue à la réalisation des objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre (indicateur 13.1.a) de la stratégie nationale allemande de développement durable en soutenant l'utilisation de sources d'énergie alternatives grâce à la transparence des coûts respectifs.

3. Dépenses budgétaires sans coûts de mise en conformité

Le règlement n'entraîne pas de dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité pour le gouvernement fédéral ou les *Länder* (y compris les municipalités).

4. Coûts de mise en conformité

4.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Il n'y a pas de coûts de mise en conformité pour les citoyens; ils ne sont pas affectés par les changements juridiques.

4.2 Coûts de mise en conformité pour les entreprises

Les coûts de mise en conformité estimés pour les entreprises en ce qui concerne les exigences individuelles sont décrits ci-dessous.

aa) Obligation de fournir des informations (exigence 1): Communication d'informations à l'autorité de surveillance du marché; article 8 du règlement Pkw-EnVKV

Coûts annuels de mise en conformité:

Nombre de cas	Temps nécessaire par cas (en minutes)	Salaire horaire (en euros)	Coût du matériel par cas (en euros)	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Dépenses de matériel (en milliers d'euros)
750	60	85,90	0	64,4	0
Coûts de mise en conformité (en milliers d'euros)				64,4	

Aux termes de l'article 8 du règlement Pkw-EnVKV, les constructeurs sont tenus, à la demande de l'autorité de surveillance du marché, de notifier à l'autorité i) quelles variantes ou versions énumérées dans le certificat de conformité sont regroupées sous le modèle concerné, ii) toutes les informations énumérées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, pour la variante ou la version respective du modèle respectif, et iii) le code du constructeur (HSN) et le code de type (TSN) des variantes et versions d'un modèle. Pour la plupart des voitures particulières, les informations fournies dans la fiche d'information peuvent être vérifiées par rapport aux informations figurant dans l'avis, dans le guide et dans le certificat de conformité; dans ces cas, aucune demande d'information ne sera adressée aux constructeurs et, par conséquent, aucun coût réel de mise en conformité ne résultera de cette exigence. Si toutefois (par exemple dans le cas de voitures particulières neuves qui n'ont pas encore été incluses dans l'affiche et le guide et pour lesquelles le certificat de conformité n'est pas disponible) des demandes devaient être faites auprès des constructeurs par les autorités de surveillance du marché, on s'attend à un nombre maximal de 750 demandes par an.

Les constructeurs auront besoin d'environ 60 minutes pour compiler les documents nécessaires dans un format courant lisible par machine. La compilation des documents sera effectuée par un personnel ayant un haut niveau de qualification. Les constructeurs (de véhicules à moteur et de parties de véhicules à moteur) sont classés dans le secteur C29 (WZ 2008). Le niveau des salaires est fixé pour toutes les entreprises, à savoir 85,90 EUR.

Cette exigence peut donc entraîner des coûts de mise en conformité pour les entreprises, dont le montant dépend du nombre réel de demandes d'informations de l'autorité de surveillance du marché adressées aux constructeurs. Les coûts de mise en conformité possibles s'élèvent à environ 64 000 EUR.

Coûts éventuels de mise en conformité: $750 \times 60 \text{ minutes} / 60 \times 85,90 \text{ EUR} = 64\,425 \text{ EUR}$.

bb) (exigence 2): Les coûts ponctuels de conversion supportés par les constructeurs pour les adaptations logicielles; article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1, du règlement Pkw-EnVKV

Coûts ponctuels de mise en conformité:

Nombre de cas	Temps nécessaire par cas (en minutes)	Salaire horaire (en euros)	Coût du matériel par cas (en euros)	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Dépenses de matériel (en milliers d'euros)
---------------	---------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------	--	--

50	480	150	0	60	0
Coûts de mise en conformité (en milliers d'euros)				60	

Afin d'accroître la transparence autour des coûts ponctuels de mise en conformité pour les entreprises et de définir ces coûts plus précisément, ils sont attribués à une ou plusieurs catégories:

Catégorie des coûts ponctuels de mise en conformité	Coûts ponctuels de mise en conformité comptabilisés par catégorie	
	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Coûts matériels (en milliers d'euros)
Introduction ou adaptation des processus numériques	60	0

En modifiant le contenu et la conception de la fiche d'information, les constructeurs automobiles et l'agence allemande de l'énergie (Dena) supporteront des coûts uniques de mise en conformité. La Dena a été chargée par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat de fournir un outil logiciel pour la création de la fiche d'information conformément aux exigences du règlement Pkw-EnVKV. Le logiciel de création de la fiche d'information doit être adapté et programmé en fonction des nouvelles exigences. Cet outil est mis à la disposition du public sur le site internet www.alternativ-mobil.de.

Les informations figurant sur la fiche d'information sont généralement mises à la disposition des constructeurs, étant donné que les données à indiquer proviennent principalement de la documentation officielle relative à la réception par type des voitures particulières neuves. En outre, on peut supposer que la solution précédemment mise en œuvre consistant à accéder automatiquement à l'étiquette imprimable en saisissant le numéro d'identification du véhicule continuera d'être utilisée.

Chaque constructeur automobile utilise son propre logiciel pour cette obligation de fournir des informations et supportera des coûts uniques de conversion/programmation.

Le nombre de cas est basé sur le nombre de tous les constructeurs automobiles représentés en Allemagne/opérant sur le marché allemand¹⁾⁾ plus Dena. Le nombre total de cas s'élève donc à 50.

Afin de déterminer les coûts de conversion ou, dans ce cas, les coûts de programmation, on suppose que les applications existantes destinées aux constructeurs automobiles devront être adaptées aux nouvelles exigences une fois qu'elles seront conformes aux exigences.

On peut supposer que la programmation de la nouvelle fiche d'information peut être mise en œuvre en une journée de travail d'une personne. En conséquence, le calcul du coût de conversion est basé sur 8 heures ou 480 minutes. Afin de calculer les coûts ponctuels de personnel, le taux de salaire d'un programmeur est fixé à 150 EUR/heure²⁾⁾.

Étant donné qu'il n'y a pas de coûts matériels supplémentaires par cas, les coûts totaux découlent du calcul des coûts de personnel de 60 000 EUR.

$$50 \text{ ajustements} \times 480 \text{ minutes} \times 150 \text{ EUR} = 60\,000 \text{ EUR}$$

¹⁾ Liste de l'autorité fédérale des transports automobiles; source: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ17/fz17_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (consulté pour la dernière fois le 13/02/2023); nouvelles immatriculations de voitures particulières par marque et série de modèles en janvier 2022 (FZ 17)

²⁾ Source: office fédéral allemand de la statistique; taux horaires standard pour le calcul des coûts de mise en conformité

cc) Exigence 3: Production et mise à jour du guide par Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT); article 4, paragraphe 1 du règlement Pkw-EnVKV

Coûts annuels de mise en conformité:

Nombre de cas	Temps nécessaire par cas (en minutes)	Salaire horaire (en euros)	Coût du matériel par cas (en euros)	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Dépenses de matériel (en milliers d'euros)
1			95 000	0	95
Coûts de mise en conformité (en milliers d'euros)				95	

Coûts ponctuels de mise en conformité:

Nombre de cas	Temps nécessaire par cas (en minutes)	Salaire horaire (en euros)	Coût du matériel par cas (en euros)	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Dépenses de matériel (en milliers d'euros)
1	0	0	15 000		15
Coûts de mise en conformité (en milliers d'euros)					

Afin d'accroître la transparence autour des coûts ponctuels de mise en conformité pour les entreprises et de définir ces coûts plus précisément, ils sont attribués à une ou plusieurs catégories:

Catégorie des coûts ponctuels de mise en conformité	Coûts ponctuels de mise en conformité comptabilisés par catégorie	
	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Coûts matériels (en milliers d'euros)
Introduction ou adaptation des processus numériques	15	0

Pour le compte des constructeurs, la DAT produit actuellement un guide uniforme sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'électricité et la mise à disposition en ligne. La DAT met également à jour ce guide tous les six mois. Les coûts de production et de mise à jour semestrielle sont supportés intégralement par les constructeurs. Par conséquent, les constructeurs assument des coûts continus de matériel pour la préparation et la mise à jour du guide. D'après la DAT, le coût annuel moyen du matériel s'élève à 95 000 EUR. En outre, des coûts ponctuels de matériel de 15 000 EUR seront engagés pour la production initiale du guide.

En conséquence, cette exigence entraîne des coûts matériels permanents pour les entreprises d'environ 95 000 EUR et des coûts ponctuels de matériaux d'environ 15 000 EUR.

4.3 Coûts de mise en conformité pour les pouvoirs publics

Les coûts de mise en conformité estimés pour les pouvoirs publics en ce qui concerne les exigences individuelles sont décrits ci-dessous.

Exigence: demande d'information des constructeurs à l'autorité de surveillance du marché; article 8 du règlement Pkw-EnVKV

Nombre de cas	Temps nécessaire par cas (en minutes)	Salaire horaire (en euros)	Coût du matériel par cas (en euros)	Frais de personnel (en milliers d'euros)	Dépenses de matériel (en milliers d'euros)
---------------	---------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------	--	--

750	30	66,10	0	22,7	0
Coûts de mise en conformité (en milliers d'euros)				22,7	

Conformément à l'article 8 du règlement Pkw-EnVKV, les autorités de surveillance du marché des *Länder* sont habilitées à demander des informations aux constructeurs à des fins d'application. Pour la plupart des voitures particulières, les informations fournies dans la fiche d'information peuvent être vérifiées par rapport aux informations figurant dans l'avis, dans le guide et dans le certificat de conformité; dans ces cas, aucune demande d'information ne sera adressée aux constructeurs et, par conséquent, aucun coût réel de mise en conformité ne résultera de cette exigence. Toutefois, si les autorités de surveillance du marché demandent des informations aux constructeurs, un nombre maximal de 750 demandes par an est attendu.

Un membre du personnel au niveau du *höherer Dienst* aura besoin d'environ 30 minutes pour répondre à chaque demande d'information des constructeurs. Par conséquent, pour cette exigence, une dépense de temps de 30 minutes doit être appliquée, ainsi qu'un taux de salaire moyen pour un agent au niveau du *höherer Dienst* dans les *Länder*, conformément au tableau des coûts de main-d'œuvre pour les autorités, de 66,10 EUR.

Cette exigence peut donc entraîner des coûts de mise en conformité pour les autorités, dont le montant dépend du nombre réel de demandes d'informations de l'autorité de surveillance du marché adressées aux constructeurs. Les coûts de mise en conformité possibles s'élèvent à environ 23 000 EUR.

Coûts éventuels de mise en conformité: $750 \times 30 \text{ minutes} \times 66,10 \text{ EUR} = 22\,690 \text{ EUR}$.

5. Autres coûts

Aucun autre coût direct ou indirect n'est prévu à la suite de la modification du règlement Pkw-EnVKV, en particulier aucune incidence sur les prix et les niveaux de prix individuels.

6. Autres conséquences de la législation

Le projet permet au consommateur d'obtenir des informations sur d'importantes données sur la consommation d'énergie et les émissions, ainsi que sur les plages électriques et les coûts énergétiques des voitures particulières neuves, à la fois de manière générale et détaillée. Les données correspondantes proviennent presque exclusivement de documents officiels relatifs à la réception par type des voitures particulières neuves. Le nouveau cycle d'essai WLTP, qui se reflète dans le règlement Pkw-EnVKV, fournit également des données plus réalistes par rapport au passé. On ne s'attend pas à ce qu'il ait des incidences sur les politiques d'égalité et les questions démographiques.

VII. Limitation dans le temps; évaluation

Aucune limitation dans le temps n'est prévue. La Commission européenne devrait proposer une modification de la 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 CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves et informations complémentaires. À la suite de l'entrée en vigueur de la directive modifiée, une transposition nationale sera nécessaire, ce qui devrait également entraîner une modification et une adaptation renouvelées du règlement Pkw-EnVKV. Une évaluation n'est donc pas jugée nécessaire.

Compte tenu de l'évolution technologique et de la pénétration croissante du marché des véhicules à propulsion électrifiée, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le

climat examinera le règlement Pkw-EnVKV afin de déterminer s'il y a lieu de procéder à une adaptation conformément au mandat d'examen prévu à l'article 11. Le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat publiera un rapport contenant des propositions de développement et d'amendement. En particulier, il sera examiné si la consommation d'énergie des véhicules électrifiés devrait être indiquée au moyen de différentes classes de consommation d'énergie et si l'exigence d'étiquetage devrait être étendue pour inclure des informations supplémentaires telles que des informations sur les coûts du cycle de vie du véhicule en raison de la tarification du CO₂, des sources d'énergie et de la taxe sur les véhicules automobiles. En outre, il sera examiné dans quelle mesure les voitures particulières d'occasion doivent être incluses dans le champ d'application du règlement et si les services de radio et de médias audiovisuels visés à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, devraient continuer à être exemptés de l'obligation d'étiquetage. Le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat consultera les *Länder* et les associations professionnelles au sujet du présent rapport et des propositions qu'il contient et proposera, à la lumière des conclusions formulées, une modification de ce règlement d'ici le premier trimestre 2025 au plus tard.

B. Considérations spécifiques

Article 1^{er} (Modification du règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières)

Point 1

Le titre du règlement est modifié comme suit: «Règlement sur l'information des consommateurs concernant la consommation de carburant, la consommation d'électricité, les émissions de CO₂ et les coûts énergétiques des voitures particulières neuves (règlement sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des voitures particulières — règlement Pkw-EnVKV)» Cette disposition précise que le règlement informe également les consommateurs des coûts énergétiques des voitures particulières neuves.

Point 2

Le paragraphe 1 est en cours de reformulation et contient, dans la première phrase, une liste exhaustive des informations que les constructeurs ou les concessionnaires doivent essentiellement fournir en vertu du règlement. La deuxième phrase précise que la consommation d'électricité et l'autonomie électrique ne doivent être indiquées que pour les voitures ayant les types de propulsion spécifiés.

Les coûts énergétiques devront être indiqués à l'avenir pour une distance annuelle parcourue de 15 000 km. Cette distance est plus proche de la distance moyenne parcourue par les voitures particulières immatriculées en Allemagne que la distance précédente de 20 000 km. Les informations calculées sur cette base fournissent ainsi aux consommateurs des informations plus réalistes sur les coûts énergétiques moyens attendus de la voiture neuve exposée ou faisant l'objet d'une publicité pour la vente.

L'indication des coûts énergétiques liés à une distance annuelle de 15 000 km ainsi que de la taxe sur les véhicules automobiles peut aider les consommateurs à calculer, sur la base de données historiques, le total des coûts supportés pour le véhicule sur toute la durée de son utilisation. À cet égard, une comparaison entre différents modèles de véhicules et/ou différents types de propulsion est possible.

Le coût futur de la tarification du CO₂ pour les carburants fossiles sur la durée de vie du véhicule doit être signalé de manière beaucoup plus claire lors de l'achat d'une voiture. Selon des études et des scénarios, une augmentation significative des prix du CO₂ est

attendue, qui devront être supportés par les consommateurs en même temps que les coûts du carburant. Selon l'autorité fédérale des transports automobiles (KBA), l'âge moyen des voitures immatriculées en Allemagne est d'environ dix ans. Par conséquent, les coûts estimés liés au CO₂ au cours des dix prochaines années avec une distance parcourue de 15 000 kilomètres doivent également être indiqués (définis comme les coûts liés au CO₂). La méthode de calcul des coûts liés au CO₂ sur la base des futurs prix du CO₂ et la procédure pour la publication future des estimations de prix du CO₂ par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat sont expliquées à l'annexe 1.

Le paragraphe 2 est en cours de reformulation. Il est en cours de restructuration et ne régit que les unités à utiliser. Les autres exigences clés spécifiques aux chiffres sont énoncées aux paragraphes 3 à 6. Des exigences sont ajoutées pour indiquer les unités à utiliser pour l'hydrogène au point 1, point c), à savoir en kg par 100 kilomètres, pour indiquer la plage électrique visée au point 4, à savoir en kilomètres, pour les coûts de l'énergie au point 5, à savoir en euros l'année correspondante, pour la taxe sur les véhicules automobiles au point 6, à savoir en euros pour l'année concernée et pour les coûts liés au CO₂, c'est-à-dire en euros.

Les paragraphes 3 à 6 nouvellement ajoutés régissent désormais spécifiquement les exigences supplémentaires pour les valeurs pertinentes énumérées au paragraphe 2, point 1 précédent pour chaque chiffre clé, y compris les modalités d'arrondi. La référence aux dispositions de l'Union est une référence à la version actuelle des dispositions de l'Union. Le paragraphe 4 précise, pour le gaz naturel comprimé et l'hydrogène, que les informations figurant dans le certificat de conformité sont converties en utilisant les valeurs de densité de référence fixées dans le règlement (UE) 2017/1151. La référence aux dispositions de l'Union doit s'entendre comme une référence à la version actuelle des dispositions de l'Union. Si l'indication des densités de référence change dans les dispositions européennes, la présente modification s'applique directement au présent règlement. Le paragraphe 5 précise, pour la consommation d'électricité, que les valeurs pertinentes doivent également être déterminées en convertissant les valeurs du certificat de conformité. Le paragraphe 6 contient une règle d'arrondi pour indiquer les émissions de CO₂. Le paragraphe 7 pose la définition juridique du certificat de conformité en référence aux dispositions pertinentes de l'Union.

Point 3

L'article 2 doit contenir à l'avenir trois paragraphes, le paragraphe 1 étant augmenté d'un grand nombre de définitions par rapport à la version précédente.

L'article 2, paragraphe 1, point 1, est en cours de reformulation et sépare les termes «nouveaux» et «voitures particulières» qui étaient auparavant combinés. L'article 2, paragraphe 1, point 1, ne définit désormais que le terme «voiture particulière» en se référant à la directive-cadre de l'Union pertinente. Par conséquent, il s'agit des véhicules à moteur de la catégorie M1 conçus et construits pour le transport de passagers avec un maximum de huit sièges en plus de celui du conducteur. La dernière partie de la phrase crée une exemption pour les véhicules à usage spécial conformément à l'annexe 1, partie A, point 5, du règlement (UE) 2018/858, par exemple les ambulances et les véhicules accessibles aux fauteuils roulants. Ceux-ci sont exclus du champ d'application du règlement.

L'article 2, paragraphe 1, point 2 définit toujours les voitures particulières comme «neuves» comme n'ayant pas encore été vendues à des fins autres que la revente ou la livraison. Toutefois, deux critères objectifs supplémentaires ont été inclus lorsqu'une voiture peut être considérée comme «neuve»: Une voiture particulière est donc considérée comme neuve si elle est homologuée par type et que sa première immatriculation en vue d'une utilisation sur la voie publique n'a pas été effectuée il y a plus de huit mois à la date à laquelle elle est affichée par le constructeur ou le

concessionnaire, ou si elle a été proposée ou annoncée pour la vente, la location à long terme ou le leasing, ou si elle a parcouru 1 000 kilomètres ou moins. Les critères relatifs au moment de l'immatriculation et à la distance parcourue s'appliquent à titre subsidiaire. Ces critères objectifs ont été introduits sur la base de la jurisprudence de la Cour fédérale de justice, qui a jugé nécessaire d'aligner la compréhension de la notion de «voitures particulières neuves» sur des circonstances objectives (arrêt du 21 décembre 2011 — I ZR 190/10, GRUR 2012, 842, 844 (point 23); BGH, arrêt du 5 mars 2015 — I ZR 164/13, NJW 2015, 3309, 3310 (point 15)). Un moment d'immatriculation pouvant remonter jusqu'à huit mois et porter sur une distance allant jusqu'à 1 000 kilomètres sont des moyennes appropriées pour qualifier une voiture particulière comme neuve et donc déclencher l'obligation d'étiquetage en vertu du règlement Pkw-EnVKV. Une telle identification de ces voitures particulières comme voitures particulières neuves est appropriée, étant donné qu'en raison d'une utilisation temporaire ou mineure, par exemple en tant que voiture de démonstration ou pour les essais effectués par des clients, l'obligation d'étiquetage ne devrait pas être omise.

L'article 2, paragraphe 1, point 3, dispose qu'une voiture particulière est considérée comme «utilisée» si elle n'est pas neuve conformément au paragraphe 2, ce qui constitue ainsi la définition inverse de l'article 2, paragraphe 1, point 2.

L'article 2, paragraphe 1, point 4, contient la définition reformulée du terme «modèle». Cette nouvelle définition est initialement basée sur le nom commercial d'un type de véhicule, comme c'était le cas précédemment. Si plusieurs variantes et versions doivent être regroupées sous un seul modèle, cinq fonctionnalités supplémentaires sont en cours de définition, que les variantes et versions en question doivent au moins avoir en commun (voir l'article 2, paragraphe 1, point 4, points a) à e)). Ces caractéristiques doivent être présentes cumulativement. La définition est en cours de reformulation en raison d'incertitudes juridiques pratiques liées à la définition précédente (voir, entre autres, BGH, arrêt du 24 juillet 2014 — I ZR 119/13 (tribunal régional supérieur de Stuttgart), GRUR 2015, 393). En définissant désormais des caractéristiques spécifiques que les véhicules regroupés sous un même modèle doivent avoir en commun, l'objectif est d'assurer une application juridiquement certaine de la disposition. L'objectif est également de veiller à ce que le groupe de véhicules appartenant à un modèle ne devienne pas trop grand. En outre, la transparence pour les consommateurs et les contrôles effectués par les autorités de surveillance du marché dans les *Länder* seront facilités.

Le point 5 contient une nouvelle définition de la «valeur WLTP», en référence au règlement de l'Union sous-jacent.

L'article 2, paragraphe 1, point 6, définit le terme «location de longue durée». Il est ainsi inscrit dans le règlement que l'offre d'une voiture particulière neuve à la location à long terme entraîne également une obligation d'étiquetage, parallèlement aux actes d'offre de vente ou de leasing, ainsi qu'à la publicité. Toutefois, cela ne comprend que les formes de location à long terme dans lesquelles une voiture particulière est sélectionnée pour un modèle spécifique et louée pour une période d'un mois ou plus. Dans ce cas, la location à long terme est comparable à l'achat ou au leasing. Les cas ne sont donc pas couverts lorsque le client ne choisit qu'une catégorie de véhicule ou reçoit un modèle comparable pour une utilisation, par exemple avec un moteur différent ou d'un autre constructeur. La longue durée d'utilisation d'un mois ou plus indique un intérêt suffisant de la part du client pour prendre également en compte les informations étiquetées dans sa décision d'achat. Cela met également en œuvre la jurisprudence pertinente (arrêt définitif du tribunal régional 1 de Munich du 27 mai 2021 – 17 HK O 11810/20, GRUR-RS 2021, 12293; Tribunal régional de Munich 1, arrêt définitif du 11 novembre 2021 – 17 HK O 1346/21, BeckRS 2021, 34150).

L'ancien point 14 est déplacé et devient le point 7. La référence à la directive 1999/94/CE est remplacée par une référence au certificat de conformité.

L'article 2, paragraphe 1, point 8, est reformulé. En indiquant le numéro d'identification du véhicule sur la fiche d'information, la fiche d'information en question peut être adaptée exactement au véhicule correspondant.

L'ancien point 2 est déplacé et devient le point 9. Au lieu de faire référence à la partie I du certificat d'enregistrement, il est maintenant fait référence au certificat de conformité.

L'ancien point 3 est déplacé et devient le point 10. L'inclusion de l'attribut «commerciallement» n'a qu'une fonction de clarification, ce qui montre clairement qu'un vendeur privé n'est pas un concessionnaire aux termes du présent règlement. L'ajout est de nature rédactionnelle.

L'article 2, paragraphe 1, point 11, définit désormais le terme «consommateur». Cette définition vise à améliorer la sécurité juridique.

L'ancien point 4 est déplacé et devient le point 12. Deux conditions préalables ont été ajoutées à la définition de «lieu de vente» afin de préciser quand un lieu n'est pas un lieu de vente. Tout d'abord, le lieu doit être séparé du lieu de vente. Cette séparation peut être de nature structurelle ou faite par d'autres moyens. Le facteur décisif en l'espèce est qu'il existe une séparation spatiale qui rende au moins difficile de voir les voitures particulières qui s'y trouvent et empêche l'accès non autorisé des clients. Bien que les véhicules stationnés à ces endroits puissent être visuellement perçus par les clients, les véhicules ne peuvent pas être échantillonnés et inspectés en raison de la distance spatiale en cause. Cela est susceptible d'inclure, par exemple, des zones d'entreposage et d'exploitation requises pour l'entreprise, comme un garage de stationnement, un atelier séparé ou un entrepôt. Simplement du fait de la situation spatiale, il devrait être clair pour un client qu'il n'y a pas de véhicules proposés à la vente, à la location à long terme ou au leasing dans ces zones. Deuxièmement, cette zone géographiquement séparée doit être séparée du lieu de vente au moyen d'un avertissement clairement reconnaissable pour chaque client (par exemple par un panneau indiquant «Accès pour les employés uniquement»). Les conditions préalables doivent être remplies cumulativement. Si les conditions préalables sont remplies, il est suffisamment garanti que les clients ne peuvent pas inclure les voitures particulières présentes dans un tel lieu dans leur décision d'achat, de sorte qu'il n'y a pas d'obligation d'étiquetage.

L'ancien point 6d) est déplacé et devient le point 1. Il dispose que le terme «carburant» désigne soit le combustible liquide, soit le gaz naturel comprimé. Il ne couvre pas l'hydrogène; il s'agit d'une «autre source d'énergie» au point 15. Il s'agit ici du carburant recommandé par le constructeur avec le nom qui doit être utilisé pour la notification de la qualité du carburant pour le fonctionnement des véhicules à moteur, conformément au règlement sur la qualité et l'étiquetage des carburants, telle que modifiée.

L'ancien point 5 est déplacé et devient le point 14. Il y est indiqué que la consommation de carburant se réfère à la consommation de carburant liquide, de gaz naturel comprimé ou d'hydrogène d'une nouvelle voiture particulière (et non à la consommation d'électricité). La consommation déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151 fait autorité en l'espèce.

L'ancien point 6b devient le point 15. L'hydrogène est ajouté comme autre source d'énergie.

L'ancien point 6a devient le point 16. La consommation d'énergie électrique d'une voiture particulière neuve, déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151, fait autorité en ce qui concerne la consommation d'électricité.

L'article 2, paragraphe 1, point 17, redéfinit le terme générique «consommation d'énergie» pour couvrir la consommation de combustibles et la consommation des autres sources

d'énergie, à savoir l'électricité et l'hydrogène. Là encore, la consommation déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151 fait autorité.

L'ancien point 6 est déplacé et devient le point 18. Les émissions de CO₂ spécifiques d'une voiture particulière neuve déterminées sur la base du règlement (UE) 2017/1151 font autorité en l'espèce.

L'article 2, paragraphe 1, point 19, redéfinit l'«autonomie électrique» des véhicules à propulsion électrique ou des véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, qui est déterminée sur la base du règlement (UE) 2017/1151.

L'ancien point 6c est déplacé et devient le point 20. La masse réelle du véhicule est désormais applicable conformément au point 2.1 de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, en liaison avec le point 3.2.24 du règlement n° 154 de l'ONU — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers en ce qui concerne les émissions de référence, les émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique (WLTP) (JO UE L 290 du 10.11.2022, p. 1-625). Il s'agit notamment de la masse du véhicule lorsqu'il est prêt à être conduit, ainsi que de la masse de tout équipement supplémentaire qui lui est attaché. Toutefois, ces informations ne sont plus nécessaires pour la fiche d'information, uniquement pour le guide.

L'article 2, paragraphe 1, points 21 à 24, définit les véhicules par type de propulsion. Pour chacun de ces véhicules, il existe un modèle distinct pour la production de la fiche d'information.

L'article 2, paragraphe 1, point 25, définit le terme générique pour les différents types de propulsion utilisés. Cette information est requise pour la fiche d'information.

L'ancien point 9 est déplacé et devient le point 26. L'ancien point 11 est déplacé et devient le point 27. L'ancien point 10 est déplacé et devient le point 28. Les changements sont de nature rédactionnelle.

L'article 2, paragraphe 1, point 29, redéfinit le terme «portails vidéo en ligne» tel que cela est nécessaire en raison de l'importance croissante de la publicité en ligne.

L'ancien point 13 est déplacé et devient le point 30.

L'article 2, paragraphe 2, définit les termes «type», «variante» et «version». La définition énoncée à l'article 2, paragraphe 10, de la directive 1999/94/CE n'a été reprise qu'à cet égard. Le changement est donc de nature rédactionnelle.

L'article 2, paragraphe 3, définit en détail, en se référant au règlement (UE) 2017/1151, les valeurs spécifiques à chaque phase pour la consommation de carburant et la consommation d'électricité. Les valeurs énumérées ici sont ajoutées en tant que nouvelles informations à indiquer conformément à l'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1.

Point 4

Lettre a)

Pour des raisons rédactionnelles, les termes consommation de carburant et consommation d'électricité ont été inclus conjointement dans le terme générique «consommation d'énergie».

Lettre b)

Double lettre aa)

Dans la première phrase du paragraphe 1, des modifications rédactionnelles sont apportées afin d'accroître la compréhension et d'inclure la location à long terme.

Double lettre bb)

L'article 3, paragraphe 1, première phrase, point 1, est reformulé en y ajoutant l'autonomie électrique, les coûts de l'énergie et la taxe sur les véhicules automobiles en tant qu'informations supplémentaires ainsi que la consommation d'hydrogène qui est également couverte par le terme générique «consommation d'énergie», et les exigences relatives à la visibilité des informations sont formulées plus clairement. L'obligation d'indiquer les classes de CO₂ qui figurait dans l'ancienne deuxième phrase est reprise dans la première phrase. La troisième phrase précédente concernant l'indication de la date de création est supprimée, étant donné que cette exigence relative à la conception spécifique de la fiche d'information figure déjà à l'annexe 1. Une nouvelle spécification est que les coûts liés au CO₂ doivent être indiqués. La méthode de calcul des coûts liés au CO₂ sur la base des futurs prix du CO₂ et la procédure pour la publication future des estimations de prix du CO₂ par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat sont expliquées à l'annexe 1.

L'article 3, paragraphe 1, point 2, est reformulé en y ajoutant l'autonomie électrique en tant qu'information supplémentaire dans la première partie précédente de la phrase ainsi que la consommation d'hydrogène qui est également couverte par le terme générique «consommation d'énergie».

Lettre c)

Les modifications apportées au paragraphe 2 sont de nature rédactionnelle.

Lettre d)

Conformément au nouvel article 3, paragraphe 3, deuxième phrase, les constructeurs sont désormais tenus de joindre aux informations relatives aux chiffres clés transmises conformément à la première phrase, pour l'avis et l'affichage, des informations indiquant que les données peuvent varier en fonction de la combinaison roue/pneu de la voiture particulière neuve.

Lettre e)

Le nouvel article 3, paragraphe 4, première phrase, prévoit des exceptions à l'obligation d'étiquetage prévue à l'article 3, paragraphe 1.

L'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 1, ne sert, en premier lieu, qu'à des fins de clarification. Cette disposition exempte les voitures particulières d'occasion de l'obligation d'étiquetage. Les deuxième à quatrième phrases disposent en outre que les constructeurs et les concessionnaires devraient avoir la possibilité d'étiqueter volontairement les voitures particulières d'occasion avec des valeurs WLTP. En outre, les constructeurs et les concessionnaires sont libres de fournir des informations sur les véhicules d'occasion sans utiliser les modèles figurant à l'annexe 1, partie II. Si les modèles fournis à l'annexe 1, partie II sont utilisés, ils doivent également inclure clairement les termes «voitures d'occasion» dans le titre (voir remarques à l'annexe 1, partie II).

Conformément à l'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 2, les voitures particulières neuves qui n'ont été livrées que récemment au lieu de vente sont exemptées. En principe, le concessionnaire est tenu d'étiqueter sans délai les voitures particulières nouvellement livrées. Cette exception a pour seul but de s'assurer que le distributeur n'est pas responsable de l'étiquetage qui n'a pas encore été effectué, s'il n'y est pour rien dans le retard. Pour qu'un véhicule puisse être reconnu comme n'ayant été livré que récemment au sens du paragraphe 2, il doit également être clair et sans équivoque pour un tiers que la voiture particulière a été récemment livrée, notamment lorsqu'elle est toujours recouverte d'un emballage. En outre, l'exception ne s'applique que pour une période très limitée, à savoir que la voiture particulière doit avoir été livrée «très récemment». Le délai que cela implique doit être déterminé à la lumière des circonstances du cas d'espèce. En particulier, cela dépend de l'heure de la livraison. Si une livraison est effectuée en dehors des heures d'ouverture, par exemple, une période plus longue doit être supposée. Dans l'ensemble, cependant, les voitures particulières nouvellement livrées doivent être étiquetées au plus tard un jour ouvrable après la livraison.

Conformément à l'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 3, les voitures particulières neuves qui sont reconnaissables comme n'étant que temporairement disponibles au point de vente pour être livrées à l'acheteur, au locataire ou au preneur en leasing sont exemptées de l'obligation d'étiquetage. Pour être ainsi reconnaissable, le véhicule peut, par exemple, avoir déjà été immatriculé auprès de l'acheteur ou du locataire et donc être muni d'une plaque d'immatriculation, il peut se trouver dans un endroit réservé aux véhicules prêts à être récupérés ou le véhicule peut être couvert. Mais il suffit aussi d'un panneau (véridique) indiquant que le véhicule est prêt à être récupéré. L'exception ne s'applique que pour une période temporaire qui ne devrait pas dépasser un jour ouvrable.

Conformément à l'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 4, les voitures particulières neuves pour lesquelles le constructeur n'a pas de valeurs WLTP contraignantes sont exemptées. Cela s'applique aux voitures particulières qui ne sont pas encore proposées à la vente au client final (tels que les voitures d'étude, les prototypes et les nouveautés de salon qui n'ont pas encore été homologuées par type) et aux autres voitures particulières pour lesquelles le constructeur ne dispose pas encore de valeurs WLTP contraignantes. La deuxième phrase en liaison avec la cinquième phrase précise que les constructeurs et les concessionnaires sont en mesure pour ces voitures particulières de procéder à un étiquetage volontaire en utilisant des valeurs WLTP provisoires, à condition que l'étiquetage soit accompagné de l'indication que les valeurs sont provisoires en contenant le terme «provisoire». Les modèles fournis à l'annexe 1, partie II, peuvent être utilisés à cet égard, à condition qu'ils contiennent également clairement le terme «provisoire» (voir remarques à l'annexe 1, partie II). La raison de cette exception est qu'un certificat de conformité contenant des données fiables existe souvent déjà pour ces voitures. Cette disposition aide les constructeurs et les concessionnaires parce qu'elle tient compte du fait que certains véhicules ne peuvent pas encore être étiquetés, tout en donnant la flexibilité et en permettant l'étiquetage volontaire.

Point 5

L'article 3a, paragraphe 1, prévoit toujours une disposition relative à la détermination de la classe de CO₂ d'une voiture particulière; toutefois, cette exigence a été réalignée. Désormais, l'affectation à une classe de CO₂ ne se fait plus sur la base des émissions relatives de CO₂ de la voiture particulière par rapport à sa masse. L'affectation à une classe de CO₂ est maintenant basée sur la valeur absolue de CO₂ émis par la voiture particulière en grammes de CO₂ par kilomètre. La détermination de la classe de CO₂ d'une voiture particulière est ainsi simplifiée et peut maintenant être effectuée, sans aucune autre étape de calcul, en utilisant la plage de valeurs d'émission de CO₂ pour chaque classe de CO₂ spécifiée dans le tableau. En se basant sur les valeurs absolues

des émissions de CO₂, l'intensité en CO₂ des voitures particulières devient globalement plus transparente et plus facile à comparer.

L'article 3a, paragraphe 2, dispose que les valeurs des émissions de CO₂ pour la catégorisation dans une classe de CO₂ sont tirées du certificat de conformité.

Point 6

L'article 4 est en cours d'adaptation pour refléter la pratique croissante de la mise à disposition et de l'utilisation des guides principalement sous forme numérique. Par conséquent, le guide ne sera plus produit et distribué sous forme imprimée et l'organisme désigné par les constructeurs ne rendra le guide disponible à l'avenir qu'en ligne. Le fait de ne pas mettre à disposition une version imprimée s'inscrit également dans une démarche de développement durable. Les constructeurs désigneront toujours un organisme pour produire le guide. L'organisme désigné pour produire le guide doit être approuvé par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat.

Le paragraphe 3 prévoit que le guide sera mis à jour deux fois par an (plutôt qu'une fois par an, comme cela a été le cas jusqu'à présent) afin de le tenir à jour dans l'intérêt des consommateurs.

La conception exacte du guide continue d'être fondée sur l'annexe 3.

L'article 4, paragraphe 5, précise que, pour des raisons de développement durable, les concessionnaires et les constructeurs n'ont plus à conserver le guide sous forme papier sur le lieu de vente. Il suffit de mettre gratuitement le guide à la disposition des clients sous forme électronique et de leur fournir l'adresse internet à laquelle le guide peut être consulté. À titre d'alternative, les concessionnaires et les constructeurs peuvent également fournir le guide à leurs clients sur des supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques. Cependant, il reste possible pour les concessionnaires et les constructeurs de mettre le guide à la disposition de leurs clients sous forme imprimée.

Au paragraphe 6, première phrase, point 2, l'année de première mise sur le marché, le type, la consommation d'énergie en tant que terme générique pour la consommation de combustibles ou d'électricité, les classes de CO₂ et l'autonomie électrique sont ajoutées à titre d'information complémentaires à fournir. Le paragraphe 6, deuxième à cinquième phrases, précise que, pour un modèle dans lequel plusieurs variantes ou versions sont regroupées, la valeur la plus basse et la plus élevée dans chaque cas, et la classe de CO₂ la moins favorable et la plus défavorable doit être indiquée sous forme de plage. S'il y a différents chiffres clés au sein d'une variante ou d'une version, la valeur la plus élevée ou la classe de CO₂ la plus défavorable doit être appliquée pour former la gamme. Le paragraphe 7 dispose que les informations doivent être fournies par les constructeurs, conformément à l'intervalle de mise à jour semestriel du guide, au plus tard le 30 juin et le 31 décembre.

Point 7

Lettre a)

À l'article 5, paragraphe 1, les chiffres clés à indiquer dans la publicité sont ajustés ou ajoutés. En plus de la consommation d'énergie pertinente, c'est-à-dire la consommation de carburant, d'hydrogène ou d'électricité et les émissions de CO₂, les classes de CO₂ devront également être indiquées dans le matériel publicitaire à l'avenir. De plus amples informations figurent à l'annexe 4.

Lettre b)

Les modifications apportées à l'article 5, paragraphe 2, tiennent compte du fait que le nouveau règlement Pkw-EnVKV réglemente également la publicité sur les médias sociaux et les portails vidéo en ligne. La publicité en ligne, en particulier sur les réseaux sociaux tels que Facebook, Twitter, Instagram, Pinterest et Tumblr ou sur les portails vidéo en ligne tels que YouTube, a considérablement gagné en pertinence dans le passé et est de plus en plus utilisée. Il est donc d'autant plus important que ces canaux soient également soumis à l'obligation d'étiquetage prévue par le règlement Pkw-EnVKV. Pour plus de précisions, un ajout au point 3 dispose expressément qu'il se rapporte également à cette forme de publicité. Les autres changements sont de nature rédactionnelle.

Lettre c)

Les modifications apportées à l'article 5, paragraphe 3, sont de nature rédactionnelle.

Lettre d)

Si une voiture particulière neuve pour laquelle des valeurs WLTP contraignantes ne sont pas encore disponibles est annoncée conformément à l'article 5, il existe également la possibilité d'un étiquetage volontaire. L'article 3, paragraphe 4, première phrase, point 4, lu conjointement avec les deuxième et cinquième phrases, s'applique mutatis mutandis. Les voitures particulières neuves exposées et faisant l'objet d'une publicité doivent être traitées sur un pied d'égalité à cet égard. Les mêmes exigences en matière d'étiquetage volontaire s'appliquent; en particulier il doit être clair que les valeurs sont provisoires.

Point 8

À l'article 6, des modifications rédactionnelles sont en cours, dont certaines constituent un ajustement corrélatif résultant des modifications apportées aux exigences des articles 1 à 5. L'interdiction matérielle est en cours de clarification, à savoir qu'il est interdit que les informations soient trompeuses, provoquent des erreurs ou des malentendus ou limitent la comparabilité des données relatives à différents véhicules.

Point 9

À l'article 7, des modifications rédactionnelles sont en cours.

Point 10

Le nouvel article 8 accorde aux autorités de surveillance du marché le droit d'obtenir des informations. Le droit d'obtenir des informations couvre les variantes ou versions d'un véhicule regroupées sous les modèles qu'elles offrent, les informations correspondantes conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1, et le code du constructeur (HSN) et le code de type (TSN). Cela garantit que les autorités de surveillance du marché peuvent vérifier si les informations relatives au modèle fournies par les constructeurs ou les concessionnaires dans l'avis, le guide ou le matériel publicitaire sont conformes aux exigences des articles 1 à 6. Les informations doivent être fournies aux autorités de surveillance du marché dans un format commun lisible par machine, tel que le format csv.

Point 11

L'article 9, paragraphe 1, dispose que la publicité en ligne peut toujours être conforme aux exigences de la version précédente du règlement Pkw-EnVKV pendant une période maximale de trois mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement Pkw-EnVKV et peut continuer à être utilisée pendant cette période. L'article 9, paragraphe 2, dispose que les documents publicitaires et les supports de stockage électroniques, magnétiques ou

optiques peuvent toujours satisfaire aux exigences de la version précédente du règlement Pkw-EnVKV pendant une période maximale de six mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement Pkw-EnVKV et peuvent continuer à être utilisés pendant cette période. Ce délai laisse aux constructeurs et aux concessionnaires un délai approprié pour adapter leur matériel publicitaire. Étant donné que la publicité en ligne peut être convertie plus rapidement, la période transitoire pour une utilisation continue n'est que de trois mois. L'article 9, paragraphe 3, précise quels sites internet n'ont pas besoin d'être mis à jour même après la période transitoire. Il s'agit notamment des archives en ligne, dont l'objectif est, par exemple, de rendre les sites internet obsolètes récupérables, et des sites internet contenant du matériel publicitaire qui n'est plus utilisé de façon active, tels que les publications désuètes sur les médias sociaux qui ne sont plus utilisées pour faire de la publicité active. Dans bon nombre de ces cas, leur mise à jour ne serait pas possible pour les constructeurs ou les concessionnaires, car ils n'ont plus accès à ce matériel publicitaire utilisé de façon active. C'est donc une condition supplémentaire que la publicité ait déjà été publiée avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Point 12

L'article 10, paragraphe 1, prévoit des dispositions transitoires pour la conversion des fiches d'information et des avis dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement Pkw-EnVKV. Il reste donc un délai approprié pour que les concessionnaires et les constructeurs se familiarisent avec les nouvelles exigences et remplacent les anciennes fiches d'information.

L'article 10, paragraphe 2, prévoit des dispositions transitoires pour le guide, semblables à l'ancien article 8a, paragraphe 1. La production du guide nécessite un certain délai, de sorte que les nouvelles règles doivent être respectées pour la première fois pour le nouveau guide, lequel sera publié le 15 juillet 2024.

Point 13

Les dispositions relatives à l'entrée en vigueur et à la formule de clôture sont énoncées à l'article 2.

Point 14

Le règlement Pkw-EnVKV est d'une grande importance pour informer les consommateurs sur la consommation de carburant et la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et sur les autres caractéristiques pertinentes des voitures particulières neuves et pour la décision d'achat en faveur de véhicules économes en énergie. Compte tenu de l'évolution technologique et de la pénétration croissante du marché des véhicules à propulsion électrifiée, le règlement doit faire l'objet d'un réexamen régulier afin de déterminer s'il y a lieu de procéder à une adaptation. La Commission européenne prévoit de réexaminer la directive 1999/94/UE sous-jacente au plus tard le 31 décembre 2024 et, si nécessaire, de présenter un nouvel acte juridique.

Pour ces raisons, le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat examinera également le règlement Pkw-EnVKV après l'entrée en vigueur du présent règlement et publiera un rapport contenant des propositions en vue de son élaboration et de sa modification ultérieures. En particulier, il sera examiné si la consommation d'énergie des véhicules électrifiés devrait être indiquée au moyen de différentes classes de consommation d'énergie et si l'obligation d'étiquetage devrait être étendue pour inclure des informations supplémentaires, comme une indication plus claire des coûts du cycle de vie du véhicule en raison de la tarification du CO₂, de la tarification des sources d'énergie et de la taxe sur les véhicules automobiles. La mesure dans laquelle les émissions du cycle de vie des différentes sources d'énergie peuvent être présentées dans la fiche d'information doit également être examinée. L'objectif serait de préciser quelles émissions

de CO₂, par exemple, se produisent lors de la recharge d'un véhicule électrifié en raison du mix électrique actuel ou lorsque différents carburants sont produits. En outre, un modèle de fiche d'information supplémentaire doit être ajouté au règlement Pkw-EnVKV pour les voitures particulières qui sont alimentées uniquement par des carburants neutres en CO₂ (RFNBO) (véhicules «e-fuel-only») une fois qu'il existera une définition au niveau de l'Union pour ces véhicules. Par conséquent, les préparatifs en vue de la conception d'un tel modèle devraient déjà être entamés. En outre, il sera examiné dans quelle mesure les voitures particulières d'occasion devraient être étiquetées et si les services de radio et de médias audiovisuels visés à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, devraient continuer à être exemptés de l'obligation d'étiquetage. Le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat consultera les *Länder* et les associations professionnelles au sujet du présent rapport et des propositions qu'il contient et proposera, à la lumière des conclusions formulées, une modification de ce règlement d'ici le premier trimestre 2025 au plus tard.

Point 15

L'annexe 1 est entièrement reformulée en raison de nombreux changements. Il s'agit notamment de l'annexe qui n'est plus subdivisée en parties A et B. Le titre de l'annexe est remplacé par «Information sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves».

Le point 2 de la partie I prévoit qu'en plus de la taille de la police, la couleur de police prévue pour le formulaire doit être utilisée. Conformément au formulaire, la plupart des informations figurant sur l'étiquette sont noires. Ces exigences sont désormais obligatoires. L'exigence spécifique «sur fond blanc» contribue à améliorer la sécurité juridique.

Dans la partie I, point 3, l'intitulé est ajusté pour une meilleure compréhension. La spécification de la taille de la police est destinée à accroître la sécurité juridique. Dans les cas où les voitures particulières d'occasion et les voitures particulières neuves pour lesquelles le constructeur n'a pas encore de valeurs WLTP contraignantes sont étiquetées volontairement, des ajustements obligatoires au modèle sont prévus, qui sont expliqués ici.

Le point 4 de la partie I présente les informations à fournir dans la première case. Cela inclut le fait que le nom commercial doit maintenant être indiqué au lieu du «modèle, spécifié par type, variante et version». En raison de la prévalence croissante des voitures particulières à propulsion électrique, l'indication «type de propulsion» est ajoutée ici en tant qu'information pour les acheteurs et l'indication relative au carburant est plus précisément définie. Le cas échéant, il a été fait référence au point numérique correspondant dans le certificat de conformité qui contient les informations. L'objectif des exigences spécifiques relatives à la taille des caractères est d'accroître la sécurité juridique.

Le point 5 de la partie I présente les informations à renseigner dans la deuxième case de la fiche d'information. Les noms des valeurs à indiquer renvoient à la nouvelle procédure d'essai WLTP. Dans cette section, seules les valeurs relatives à la consommation d'énergie et aux émissions de CO₂ doivent être indiquées. Cela permet une meilleure clarté. Les informations différenciées par «en agglomération» et «hors agglomération» comme précédemment requises ont maintenant été détaillées. Dans le cas des véhicules à propulsion purement électrique et des véhicules à pile à combustible équipés de l'hydrogène comme source d'énergie, la mention «0» est indiquée lors de la spécification des émissions de CO₂. Cette indication est expliquée par une note de bas de page pour des raisons de transparence vis-à-vis des consommateurs, étant donné que seules les émissions de CO₂ résultant du fonctionnement du véhicule sont prises en compte dans la fiche d'information. L'inclusion de l'autonomie électrique dans la fiche d'information

repose sur le fait que cette indication permet des comparaisons entre les voitures électriques et revêt donc une importance significative pour les consommateurs de ces voitures particulières. L'objectif des exigences spécifiques relatives à la taille des caractères est d'accroître la sécurité juridique.

L'ancienne représentation graphique est en cours d'ajustement dans la partie I, point 6, vers le nouveau système de classification du CO₂. Pour les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur, il est indiqué séparément que deux classes de CO₂ doivent être spécifiées. La deuxième classe de CO₂ dépend des émissions de CO₂ avec batterie déchargée. Cela améliore l'information des consommateurs en permettant aux consommateurs d'apprendre comment leur comportement de recharge peut avoir un impact et en facilitant la comparabilité entre les véhicules électriques hybrides rechargeables à l'extérieur.

Le point 7 de la partie I est en cours de reformulation et précise les informations complémentaires relatives à la consommation d'énergie qui doivent être fournies dans la partie droite de la troisième case en ce qui concerne les valeurs spécifiques à une phase collectées au cours de la procédure d'essai WLTP (en référence au point numérique correspondant du certificat de conformité). L'objectif des exigences spécifiques relatives à la taille des caractères est d'accroître la sécurité juridique.

Le point 8 de la partie I est en cours de reformulation et précise les informations à fournir dans la quatrième case. Cette case contient des informations sur les coûts éventuels que les consommateurs peuvent supporter par rapport à leur véhicule. L'indication des coûts énergétiques liés à une distance annuelle de 15 000 km ainsi que de la taxe sur les véhicules automobiles peut aider les consommateurs à calculer, sur la base de données historiques, le total des coûts supportés pour le véhicule sur toute la durée de son utilisation. À cet égard, une comparaison entre différents modèles de véhicules et/ou différents types de propulsion est possible. Ces informations sont importantes pour clarifier les charges de coûts qui peuvent survenir au cours du cycle de vie d'un véhicule sur la base de données historiques qui vont au-delà du prix d'achat du véhicule. Le cas échéant, il a été fait référence au point numérique correspondant dans le certificat de conformité qui contient les informations.

En outre, les coûts liés au CO₂ (tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 1, première phrase, point 7) doivent être indiqués. À cette fin, trois calculs doivent être indiqués afin d'illustrer les incertitudes concernant la prévision des prix du CO₂. Chacun de ces calculs est basé sur une hypothèse différente des prix moyens de CO₂ pour la période de dix ans concernée. Le calcul ainsi que les premiers prix moyens du CO₂ retenus sont présentés à l'annexe 1. La première année de la période de dix ans est l'année suivant l'annonce des futurs prix moyens estimés de CO₂ par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat (la première annonce aura lieu le 30 juin 2024, et donc la première période de dix ans couvre les années 2025-2034).

Pour expliquer le calcul, un exemple est fourni ci-dessous, basé sur un véhicule avec des émissions de CO₂ de 123 g de CO₂/km:

Coûts liés au CO ₂	Calcul	Résultat arrondi (EUR)
Indication 1	123x115,00x0,15	= 2 121,75
Indication 2	123x50,00x0,15	= 922,50
Indication 3	123x190,00x0,15	= 3 505,50

Ces informations relatives aux coûts liés au CO₂ sont importantes pour illustrer les charges liées aux prix futurs du CO₂ que les consommateurs pourraient supporter. Selon des études et des scénarios, une augmentation significative des prix du CO₂ est attendue.

Pour illustrer l'augmentation des prix du CO₂, trois moyennes de prix différentes du CO₂ au cours des dix prochaines années sont utilisés et les prix possibles du CO₂ en résultant pour une distance annuelle parcourue de 15 000 km sont indiqués. Les prix moyens de CO₂ qui seront utilisés au cours des dix prochaines années jusqu'à la première annonce du ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat sont précisés. Ceux-ci sont basés sur la trajectoire des prix du CO₂ du projet «Scénarios et stratégies à long terme pour le développement des énergies renouvelables en Allemagne» commandé par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat («Langfristszenarien», voir: <https://enertile-explorer.isi.fraunhofer.de:8443/open-view/39127/d80f54cc3d1bd7fbd4e52bdf4185c3da>).

Le faible prix moyen de CO₂ supposé de 50,00 EUR par tonne pour l'indication 1 est le prix pour 2025 (en tant que première année de la période de dix ans) prévu dans la loi sur l'échange de quotas d'émission de combustibles (BEHG), conformément à l'article 8, paragraphe 2, du projet de loi sur le financement du budget (document 20/8298 du *Bundestag*). Le prix moyen de CO₂ supposé de 115,00 EUR par tonne pour l'indication 2 représente approximativement le prix moyen de CO₂ pour la période concernée 2025-2034 dans les scénarios à long terme. Le prix élevé moyen de CO₂ supposé de 190,00 EUR par tonne correspond à la valeur indiquée pour 2034 (dernière année au cours de la période de dix ans concernée) dans les scénarios à long terme.

Les prix réels de CO₂ peuvent être à la fois supérieurs et inférieurs à ceux des calculs du modèle sous-jacent. Le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat est chargé d'annoncer les futurs prix du CO₂ correspondants sur une base annuelle sur son site internet, en accord avec le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs ainsi qu'avec le ministère fédéral du numérique et des transports (pour la première fois le 30 juin 2024). Tant que des prix de CO₂ mis à jour n'ont pas été publiés, les prix de CO₂ les plus récemment publiés font autorité.

L'objectif des exigences spécifiques relatives à la taille des caractères est d'accroître la sécurité juridique.

Les notes explicatives de la cinquième case mentionnée dans la partie I, sous-paragraphe 9, doivent être fournies en partie conformément à la directive 1999/94/CE de l'Union. La nouveauté est une référence au site internet sur lequel le guide est disponible, l'indication de l'année de début et de fin de la période de dix ans qui est pertinente pour les coûts liés au CO₂ et la référence à la plateforme d'information de l'agence allemande de l'énergie (Dena) financée par le ministère fédéral de l'économie et de l'action pour le climat (www.alternativ-mobil.info). Cette plateforme d'information fournit des informations complémentaires sur les coûts énergétiques des différentes technologies de propulsion, les taxes liées au CO₂ pour les combustibles fossiles et les outils de soutien à la production de modèles d'étiquettes de voiture. La définition de la taille minimale de la police garantit que l'information est facilement lisible.

Le point 10 de la partie I ajoute une nouvelle disposition selon laquelle le numéro d'identification du véhicule doit être indiqué. Cela permet d'adapter la fiche d'information respective à une voiture particulière neuve. L'objectif des exigences spécifiques relatives à la taille des caractères est d'accroître la sécurité juridique.

Point 16

La section I de l'annexe 2 a été adaptée à la nouvelle procédure d'essai WLTP. Afin d'améliorer l'information des consommateurs, des données supplémentaires doivent être indiquées.

Lettre a)

Le changement de l'intitulé est de nature rédactionnelle.

Lettre b)

Les changements sont de nature rédactionnelle.

Lettre c)

Double lettre aa)

La spécification de la date est nécessaire pour pouvoir facilement juger de la mise à jour de l'avis.

Double lettre bb)

Les modifications apportées au point 3 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre cc)

Les modifications apportées au point 4 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre dd)

Les modifications apportées au point 5 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre ee)

Le point 6 prévoit des informations complémentaires sur l'avis, dans le même sens que sur la fiche d'information, afin d'améliorer l'information des consommateurs et a également fait l'objet d'une révision rédactionnelle. Le cas échéant, il a été fait référence au point numérique correspondant dans le certificat de conformité qui contient les informations.

Pour un modèle dans lequel plusieurs variantes ou versions sont regroupées, la valeur la plus basse et la plus élevée dans chaque cas, et la classe de CO₂ la moins favorable et la plus défavorable doit être indiquée comme une plage. S'il y a différents chiffres clés au sein d'une variante et/ou d'une version, la valeur la plus élevée ou la classe de CO₂ la plus défavorable doit être appliquée pour former la gamme. L'indication «(provisoire)» est inscrite si l'étiquetage est fourni volontairement conformément à l'article 3, paragraphe 4, point 4.

Double lettre ff)

Les modifications apportées au point 7 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre gg)

La norme de lisibilité est en cours d'harmonisation dans l'ensemble du règlement. La définition de la taille minimale de la police garantit que l'information est facilement lisible. Les autres ajustements sont de nature rédactionnelle.

Lettre d)

Le changement est de nature rédactionnelle.

Lettre e)

Double lettre aa)

Les modifications apportées au point 1 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre bb)

Les modifications apportées au point 2 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre cc)

Les modifications apportées au point 3 sont de nature rédactionnelle. L'intervalle de mise à jour des informations est précisé par la directive 1999/94/CE, annexe III, point 8.

Double lettre dd)

À l'avenir, la date de la mise à jour doit également être indiquée à des fins d'information.

Point 17

À l'annexe 3, la rédaction de la structure et des données à fournir dans le guide ont été adaptées au nouveau cycle d'essai WLTP. En outre, des données supplémentaires, qui diffèrent structurellement entre les différentes combinaisons de propulsion et de carburant, ont été incluses afin d'améliorer l'information des consommateurs.

Lettre a)

Les changements sont de nature rédactionnelle.

Lettre b)

Les changements sont de nature rédactionnelle.

Lettre c)

Double lettre aa)

Les modifications apportées au point 1 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre bb)

Les modifications apportées au point 2 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre cc)

Les modifications apportées au point 3 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre dd)

Les modifications apportées au point 4 sont de nature rédactionnelle.

Lettre d)

Double lettre aa)

Les modifications apportées au point 1 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre bb)

La liste du guide couvre tous les modèles de voitures particulières neuves qui sont offerts ou exposés en Allemagne. Ceux-ci doivent être ventilés par marque par ordre alphabétique.

Double lettre cc)

Le point 3 prévoit des informations complémentaires dans le guide, afin d'améliorer l'information des consommateurs et a également fait l'objet d'une révision rédactionnelle. Le cas échéant, il a été fait référence au point numérique correspondant dans le certificat de conformité qui contient les informations.

Pour un modèle dans lequel plusieurs variantes et/ou versions sont regroupées, la valeur la plus basse et la plus élevée dans chaque cas, et la classe de CO₂ la moins favorable et la plus défavorable doit être indiquée comme une plage. S'il y a différents chiffres clés au sein d'une variante et/ou d'une version, la valeur la plus élevée ou la classe de CO₂ la plus défavorable doit être appliquée pour former la gamme.

Double lettre dd)

Les modifications apportées au point 4 sont de nature rédactionnelle. Comme cela a été le cas à ce jour, les dix modèles les plus économiques pour chaque type de propulsion doivent être mis en évidence séparément.

Lettre e)

Étant donné que le guide ne sera disponible qu'en ligne à l'avenir, il n'est plus nécessaire de spécifier le format de la page.

Point 18

L'annexe 4 a été révisée et adaptée au nouveau cycle d'essai WLTP. Des informations supplémentaires à l'intention des consommateurs ont également été incluses.

En raison du développement rapide des médias électroniques et numériques depuis l'entrée en vigueur des dispositions antérieures du règlement Pkw-EnVKV, des mises à jour ont été nécessaires.

Lettre a)

Le changement de l'intitulé est de nature rédactionnelle.

Lettre b)

Le changement est de nature rédactionnelle.

Lettre c)

Double lettre aa)

Le point 1 prévoit des informations complémentaires dans la publicité, afin d'améliorer l'information des consommateurs et a également fait l'objet d'une révision rédactionnelle. Le cas échéant, il a été fait référence au point numérique correspondant dans le certificat de conformité qui contient les informations.

Pour un modèle dans lequel plusieurs variantes ou versions sont regroupées, la valeur la plus basse et la plus élevée dans chaque cas, et la classe de CO₂ la moins favorable et la plus défavorable doit être indiquée comme une plage. S'il y a différents chiffres clés au sein d'une variante et/ou d'une version, la valeur la plus élevée ou la classe de CO₂ la plus défavorable doit être appliquée pour former la gamme.

Double lettre bb)

La modification du point 2 vise à transposer précisément l'annexe IV, points 1 et 2, de la directive 1999/94/CE. Cela montre clairement que les dispositions ne vont pas au-delà de celles de la directive, en particulier le critère «facile à comprendre lorsqu'elles sont lues en un coup d'œil». «Lorsqu'elles sont lues en un coup d'œil» se réfère donc uniquement au caractère compréhensible du contenu de l'information et non à la représentation optique telle que la taille de la police ou la position dans le texte. Lors de l'interprétation des critères «facilement lisibles» et «ne pas être moins mises en évidence que la partie principale du message publicitaire», «lorsqu'elles sont lues en un coup d'œil» ne doit pas être appliqué en tant que norme. Si les exigences énoncées dans le présent règlement sont respectées, il y a lieu de considérer que le caractère compréhensible est respecté.

Double lettre cc)

Les modifications apportées au point 3 sont de nature rédactionnelle.

Double lettre dd)

L'ancien point 4 est supprimé car son contenu réglementaire est couvert par d'autres dispositions de la nouvelle version du règlement.

Lettre d)

Les règles énoncées dans la nouvelle partie II s'appliquent également à toutes les formes de publicité électronique, de sorte que l'ancienne section III relative aux supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques peut être supprimée.

Lettre d)

L'ancienne section II sur le matériel publicitaire diffusé sous forme électronique et l'ancienne section III relative aux supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques sont combinées avec l'ajout de la publicité en ligne (y compris la publicité sur les médias sociaux et les portails vidéo en ligne). Les règles énoncées dans la nouvelle partie II s'appliquent de façon uniforme à toutes les formes de publicité électronique.

Lettre e)

Le point 1 définit le champ d'application des règles relatives à la publicité électronique et comprend le matériel publicitaire diffusé sous forme électronique, la publicité par des supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques et la publicité en ligne (y compris la publicité sur les médias sociaux et les portails vidéo en ligne). En raison du développement rapide des médias électroniques et numériques depuis l'entrée en vigueur des dispositions antérieures du règlement Pkw-EnVKV, des mises à jour ont été nécessaires. Pour toutes ces formes de publicité électronique, les dispositions de la partie I s'appliquent mutatis mutandis. De cette manière, l'objectif est, dans la mesure du possible et du raisonnable, d'aligner les règles entre la publicité analogique et la publicité électronique.

Outre les exigences applicables à la publicité électronique, le point 2 précise le moment auquel les informations doivent être fournies. Il convient de veiller à ce que les

informations visées au point 1 soient portées à la connaissance du destinataire de la publicité au moment où des informations sur les paramètres du moteur, tels que la puissance, la capacité ou l'accélération du moteur, lui sont présentées pour la première fois. Cette disposition est nécessaire en raison de la grande variété d'options de conception pour la publicité électronique, afin de garantir une information rapide des consommateurs. Sinon, par exemple, dans le contexte d'un clip vidéo, les informations pourraient être fournies à un moment beaucoup plus tard et sans le contexte aux données des paramètres moteurs. La deuxième phrase a une fonction de clarification. Si aucune information sur les paramètres moteurs n'est fournie, cela ne signifie pas que l'obligation d'étiquetage n'existe plus.

Le point 3 établit des règles en ce qui concerne les «points de vente numériques», lesquels ont de plus en plus d'importance. Pour cette raison, les règles relatives à la fiche d'information s'appliquent mutatis mutandis et, par conséquent, outre les informations relatives à la publicité électronique, les informations visées à l'annexe 1 doivent également être fournies. Si cela signifie que les données sont dupliquées, elles ne doivent pas être indiquées deux fois. Au contraire, il suffit de fournir le modèle approprié figurant à l'annexe 1, partie II, pour satisfaire aux exigences du présent point 3. La norme uniforme en matière de lisibilité facile s'applique également à cet égard. La quatrième phrase prévoit une exception nécessaire: Pour les voitures particulières neuves qui sont configurées sur Internet, par exemple, il n'y a pas de numéro d'identification du véhicule, puisqu'il ne s'agit que d'un véhicule abstrait. Dans ce cas, l'obligation d'indiquer ce numéro d'identification du véhicule ne s'applique pas. La cinquième phrase régit le moment auquel les informations doivent être fournies: Elles doivent être fournies au client au plus tard au moment où la configuration d'un véhicule spécifique est terminée. Dans la mesure du possible, l'objectif est d'aligner les règles avec celles relatives aux fiches d'information analogiques sur un lieu de vente physique. Ces règles disposent que la fiche d'information doit être apposée de manière à ce qu'un client en soit informé dès qu'il regarde de plus près un véhicule exposé.

Le point 4 précise le cas dans lequel, à titre exceptionnel, il n'y a pas de violation du règlement. Cette règle doit être interprétée strictement comme une exception. Il s'agit du cas où les modèles de voitures particulières neuves font l'objet d'une publicité en ligne et où les informations obligatoires ne sont pas ou ne sont que partiellement visibles en raison de la présentation technique de la plateforme utilisée. Les plateformes peuvent être, par exemple, un réseau social ou un portail vidéo en ligne. Le facteur décisif en l'espèce est que l'absence ou la visibilité limitée des informations obligatoires est due uniquement à une présentation technique, sur laquelle le constructeur ou le concessionnaire n'a aucune influence (par exemple, la prévisualisation des annonces, le bouton «Afficher plus»). Pour plus de clarté: Le constructeur ou le concessionnaire reste tenu de fournir toutes les informations obligatoires dans le cadre de la publicité conformément aux exigences du présent règlement. Pour que cette exception s'applique, il ne suffit pas, par exemple, qu'une plate-forme ne fournisse pas de champ de texte pour les informations obligatoires ou qu'il y ait une restriction de caractère, etc. et donc aucune information obligatoire n'est fournie par le constructeur ou le concessionnaire à cause de cela en premier lieu. Dans de tels cas, le constructeur ou le distributeur devrait choisir une forme de présentation qui garantit néanmoins l'étiquetage avec les informations obligatoires. Ce n'est que si un constructeur ou un revendeur a publié une publicité correctement étiquetée et qu'il a fait tout le reste dans sa sphère de pouvoir pour assurer la visibilité des informations obligatoires, qu'il peut remplir la condition «sans faute de sa part». Si des informations sont fournies sur les paramètres du moteur, la visibilité des informations obligatoires pourrait, par exemple, être assurée dans la mesure du possible en fournissant les informations obligatoires directement après les informations sur le moteur (cf. point 2, première phrase). En outre, les informations visibles sur la plateforme ne doivent pas être trompeuses en soi au sens de l'article 5, paragraphe 1, de la loi contre la concurrence déloyale (UWG) (par exemple, parce que les circonstances générales

donnent l'impression que la voiture a une consommation de carburant inférieure à la moyenne ou normale, alors qu'elle est effectivement supérieure à la moyenne).

Lettre f)

Les règles énoncées dans la nouvelle partie II s'appliquent également à toutes les formes de publicité électronique, de sorte que l'ancienne section III relative aux supports de stockage électroniques, magnétiques ou optiques peut être supprimée.

Article 2 (Entrée en vigueur)

Compte tenu du délai qui a précédé le présent règlement et des dispositions transitoires envisagées, l'entrée en vigueur peut intervenir immédiatement après la promulgation. La législation européenne doit également être transposée d'urgence. L'entrée en vigueur est donc fixée au premier jour suivant la promulgation.