



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.6.2023
C(2023) 3850 final

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 27.6.2023

modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 par des critères d'examen technique supplémentaires permettant de déterminer à quelles conditions certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si ces activités ne causent de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux

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

{SWD(2023) 239 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

1.1. Contexte général et objectifs

Le pacte vert pour l'Europe¹ et la transition vers une économie durable et neutre pour le climat à l'horizon 2050 ouvrent des perspectives mais constituent également des défis pour l'UE. Les investissements dans la transition écologique aideront à faire de l'Europe le premier continent neutre pour le climat et à protéger, sauvegarder et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques liés à l'environnement et leurs incidences. Les investissements dans les énergies propres et l'efficacité énergétique renforceront l'autonomie stratégique ouverte de l'Union et réduiront notre dépendance à l'égard des importations de combustibles fossiles de pays tiers, contribuant ainsi à modérer les prix de l'énergie à l'avenir. Les investissements dans notre capacité à développer et à fabriquer des technologies propres amélioreront également la compétitivité de l'UE. Pour atteindre les objectifs du pacte vert, l'Union devra investir 700 milliards d'EUR supplémentaires par an². Très majoritairement, ces investissements devront provenir de financements privés. Cela correspond également à la priorité de la Commission de construire une économie parée pour l'avenir, qui soit au service des personnes et qui garantisse la stabilité, l'emploi, la croissance et l'investissement.

Le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil³ (ci-après le «règlement établissant la taxinomie») vise à diriger les capitaux vers des activités qui contribuent de manière substantielle à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe, tels que la neutralité et la résilience climatiques, un niveau zéro de pollution, la préservation de la biodiversité et des écosystèmes, la transition vers une économie circulaire et l'utilisation durable des ressources aquatiques et marines. En donnant aux entreprises, aux investisseurs et aux décideurs politiques une définition des activités économiques qui peuvent être considérées comme durables sur le plan environnemental, le règlement établissant la taxinomie devrait favoriser les investissements directs dans les secteurs économiques où ils sont le plus nécessaires pour assurer une transition écologique équitable.

Ce cadre contribue à accroître la transparence, à atténuer le risque d'«écoblanchiment» et à éviter la fragmentation du marché qui pourrait résulter de l'absence d'une définition

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Le Pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final].

² Document de travail des services de la Commission intitulé «Investment needs assessment and funding availabilities to strengthen EU's Net-Zero technology manufacturing capacity» (Évaluation des besoins d'investissement et disponibilité de financements pour renforcer la capacité de production de l'UE de technologies «zéro net»), SWD(2023) 68 final.

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, à la Banque centrale européenne, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – L'économie de l'UE après la pandémie de COVID-19: conséquences pour la gouvernance économique, COM(2021) 662 final.

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Examen de la mise en œuvre de la politique environnementale 2022: faire respecter les règles environnementales pour sauver l'environnement» [COM(2022) 438 final].

³ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

commune de ce qui constitue une activité économique durable sur le plan environnemental. Toutefois, le règlement établissant la taxinomie n'oblige aucunement les investisseurs à n'investir que dans des activités économiques qui satisfont aux critères spécifiques qu'il établit.

Le règlement établissant la taxinomie de l'UE met en place le cadre nécessaire à l'application de cette taxinomie en définissant les quatre conditions qu'une activité économique doit remplir pour être considérée comme durable sur le plan environnemental. Une activité éligible doit:

- i) contribuer substantiellement à un ou plusieurs des six objectifs environnementaux⁴, conformément aux articles 10 à 16 du règlement;
- ii) ne causer de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux, conformément à l'article 17 du règlement;
- iii) être exercée dans le respect des garanties (sociales) minimales prévues à l'article 18 du règlement;
- iv) être conforme aux critères d'examen technique établis par la Commission par voie d'actes délégués conformément à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphe 2, et à l'article 15, paragraphe 2, du règlement. Les critères d'examen technique mettent en œuvre les conditions i) et ii) en précisant, pour toute activité économique, les exigences de performance qui déterminent à quelles conditions cette activité: i) contribue substantiellement à un objectif environnemental donné; et ii) ne cause pas de préjudice important aux autres objectifs environnementaux.

Le 4 juin 2021, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission⁵, qui établit les critères d'examen technique en vertu desquels certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et comme ne causant de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux pertinents (ci-après l'«acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie»). Le 6 juillet 2021, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission⁶, qui précise quelles informations les entreprises financières et non financières tenues de rendre compte de l'éligibilité de leurs activités à la taxinomie et de l'alignement de leurs activités sur celle-ci doivent publier, comment elles doivent présenter ces informations, et quelle méthode elles doivent suivre pour

⁴ Les six objectifs environnementaux définis dans le règlement établissant la taxinomie sont les suivants: a) l'atténuation du changement climatique; b) l'adaptation au changement climatique; c) l'utilisation durable et la protection des ressources aquatiques et marines; d) la transition vers une économie circulaire; e) la prévention et le contrôle de la pollution; et f) la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

⁵ Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux (JO L 442 du 9.12.2021, p. 1).

⁶ Règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission du 6 juillet 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 *bis* ou à l'article 29 *bis* de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information (JO L 443 du 10.12.2021, p. 9).

se conformer à cette obligation d'information (ci-après l'«acte délégué relatif aux informations à publier en lien avec la taxinomie»). Le 9 mars 2022, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2022/1214 de la Commission⁷ modifiant l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie et l'acte délégué relatif aux informations à publier en lien avec la taxinomie. Ces modifications ont ajouté dans la taxinomie de l'UE certaines activités relatives à la production d'énergie à partir de l'énergie nucléaire et du gaz naturel et ont fixé des exigences spécifiques quant aux informations à publier pour ces activités.

Le présent acte délégué modifie l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie, principalement en établissant des critères d'examen technique relatifs à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci pour des activités économiques qui n'étaient pas encore couvertes par cet acte délégué. Il s'agit notamment de certaines activités manufacturières concernant des composants essentiels pour les équipements électriques et les transports à faible intensité de carbone, qui peuvent contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'autres activités cibles. Il s'agit également de certaines activités transitoires dans le secteur des transports (transport par voie d'eau et aviation), pour lesquelles les solutions «zéro carbone» ne sont pas encore suffisamment avancées et dont l'inclusion constitue un moyen efficace de favoriser les progrès au-delà du statu quo. Lorsque le présent acte délégué établit des critères d'examen technique pour des activités transitoires au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement établissant la taxinomie, ces critères sont définis pour des activités économiques pour lesquelles il n'existe actuellement aucune solution de remplacement sobre en carbone réalisable sur les plans technologique et économique, et qui sont nécessaires à la transition vers la neutralité climatique. Ces critères ne se limitent pas à des critères d'examen technique propres uniquement à garantir la contribution la plus substantielle possible à l'objectif d'atténuation du changement climatique et qu'aucun préjudice n'est causé aux autres objectifs environnementaux, ou le préjudice le plus minime possible.

Il est probable que le changement climatique touche tous les secteurs de l'économie, et c'est pourquoi tous devront être adaptés aux incidences négatives du climat actuel et de son évolution attendue. L'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie a donc principalement établi des critères d'examen technique relatifs à l'adaptation au changement climatique pour les secteurs et activités économiques qui sont couverts par les critères d'examen technique relatifs à l'atténuation du changement climatique. Les futures révisions de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie envisageront des critères d'examen technique appropriés relatifs à l'adaptation au changement climatique aussi pour les activités économiques ajoutées par le présent règlement délégué et par le règlement délégué parallèle sur les objectifs environnementaux de la taxinomie. Toutefois, certaines activités doivent être adaptées de toute urgence aux incidences du changement climatique, car elles peuvent offrir des solutions d'adaptation qui assurent la résilience de la société et de l'environnement, telles que les services d'urgence, les infrastructures pour la prévention des risques d'inondation et la protection contre ces risques, ou le dessalement. L'ajout de ces activités à la taxinomie de l'UE peut favoriser les investissements qui aideront à rendre

⁷ Règlement délégué (UE) 2022/1214 de la Commission du 9 mars 2022 modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 en ce qui concerne les activités économiques exercées dans certains secteurs de l'énergie et le règlement délégué (UE) 2021/2178 en ce qui concerne les informations à publier spécifiquement pour ces activités économiques (JO L 188 du 15.7.2022, p. 1).

l'Union résiliente au changement climatique d'ici à 2050, conformément à la stratégie de l'UE pour l'adaptation au changement climatique⁸.

Le présent acte délégué apporte également des modifications restreintes d'ordre technique à certains critères d'examen technique applicables à des activités qui étaient déjà couvertes par l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie, afin d'améliorer l'utilisabilité, la cohérence et la mise en œuvre de ce dernier.

Le présent acte délégué fait partie d'un paquet législatif qui comprend aussi un acte délégué précisant les critères d'examen technique pour les activités économiques contribuant aux quatre autres objectifs environnementaux (ci-après l'«acte délégué relatif au volet environnemental de la taxinomie»). Ce paquet législatif apporte également des modifications ciblées à l'acte délégué relatif aux informations à publier en lien avec la taxinomie, afin de garantir, en particulier, que ces activités économiques sont correctement déclarées par les entreprises non financières et financières concernées.

1.2. Cadre juridique

Le présent acte délégué se fonde sur les délégations de pouvoir prévues à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 3, du règlement établissant la taxinomie. Les critères d'examen technique sont fixés conformément aux exigences de l'article 19 dudit règlement.

Conformément à l'article 31 de l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 intitulé «Mieux légiférer»⁹, le présent acte délégué regroupe dans un acte unique l'exercice de deux délégations de pouvoir corrélées du règlement établissant la taxinomie, à savoir celles prévues par son article 10, paragraphe 3 et son article 11, paragraphe 3, qui portent sur les critères d'examen technique relatifs à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci.

2. CONSULTATION AVANT L'ADOPTION DE L'ACTE

Le présent acte délégué s'appuie sur les recommandations de la plateforme sur la finance durable (PSF), un groupe d'experts créé par la Commission en 2020 qui se compose de représentants de différentes parties prenantes des secteurs public et privé. La PSF est chargée, en vertu de l'article 20 du règlement établissant la taxinomie, de conseiller la Commission sur les critères d'examen technique pour les six objectifs environnementaux de la taxinomie de l'UE.

Le projet de critères d'examen technique proposé par la plateforme a été publié en vue de recueillir les commentaires des parties prenantes entre août et septembre 2021. La plateforme a examiné les commentaires des parties prenantes avant de publier ses recommandations finales en mars et novembre 2022¹⁰. Les recommandations finales de la plateforme ont été débattues à plusieurs reprises au sein du groupe d'experts des États membres mis en place par

⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Bâtir une Europe résiliente – la nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique [COM(2021) 82 final].

⁹ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

¹⁰ Toutes les publications de la plateforme sont disponibles à l'adresse suivante: https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/overview-sustainable-finance-old/platform-sustainable-finance_en#activities

la Commission, notamment les 6 avril, 8 juillet, 4 octobre et 15 décembre 2022 et le 24 janvier 2023.

La Commission a examiné les critères d'examen technique élaborés et recommandés par la plateforme et a mené d'autres travaux pour faire sorte que ces critères satisfassent aux exigences énoncées à l'article 19 du règlement établissant la taxinomie. Le projet de modification de l'acte délégué a été communiqué au groupe d'experts des États membres et à la plateforme le 5 avril 2023 et publié, en même temps que la proposition d'acte délégué relatif au volet environnemental et que les modifications de l'acte délégué relatif aux informations à publier, pendant quatre semaines, du 5 avril au 3 mai 2023, afin de recueillir les commentaires des parties prenantes. Au total, 636 réponses ont été recueillies¹¹.

Les modifications projetées de l'acte délégué relatif au volet climatique ont également été débattues avec la plateforme le 19 avril et le 24 mai 2023. Elles ont également été présentées aux experts des États membres et aux observateurs du Parlement européen et débattues avec eux, lors des réunions du groupe d'experts du 20 avril et du 25 mai 2023. Une discussion ad hoc avec les députés au Parlement européen a, en outre, eu lieu le 25 mai 2023.

Dans l'ensemble, la plateforme, le groupe d'expert et les parties prenantes ont donné des retours largement positifs. Ils ont accueilli favorablement l'ajout de nouveaux secteurs et de nouvelles activités dans l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie. En ce qui concerne certains secteurs, les commentaires ont, dans une certaine mesure, été polarisés, entre ceux qui proposaient des critères plus stricts et ceux qui proposaient des critères moins stricts.

Sur la base d'un examen attentif des commentaires reçus, quelques calibrages ciblés de certains critères ont été effectués et d'autres modifications techniques ont été apportées en vue de la finalisation du règlement délégué. Il s'agit notamment de clarifications techniques, d'alignements sur la législation sectorielle existante pour assurer une plus grande cohérence avec celle-ci, de l'inclusion de la mention de révisions à venir, ainsi que d'harmonisations visant à améliorer la cohérence des critères DNSH («ne pas causer de préjudice important») pour plusieurs activités.

Un résumé des commentaires reçus au cours de la période de consultation figure à l'annexe 7.2 du document de travail des services de la Commission accompagnant le présent règlement délégué. Les principales modifications apportées aux critères après la période de consultation sont décrites au chapitre 4 du document de travail des services de la Commission (classées par objectif et par secteur d'activité).

Activités contribuant de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique – Annexe I

En ce qui concerne les activités nouvellement incluses de fabrication de composants automobiles, de constituants ferroviaires et d'équipements électriques, compte tenu des retours globalement positifs des États membres, de la plateforme et des autres parties prenantes, les modifications consistent principalement en clarifications techniques. Si certains répondants ont suggéré un élargissement du champ couvert, en particulier en ce qui concerne les composants automobiles éligibles, la plupart ont semblé favorables à ce que le champ couvert soit limité aux seuls composants destinés aux véhicules à émissions nulles. En ce qui concerne les ajustements apportés aux activités de transport par voie d'eau, le principal changement consiste en des ajouts spécifiques concernant les activités maritimes afin de lutter

¹¹ Tous les commentaires reçus sont disponibles à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13237-Sustainable-investment-EU-environmental-taxonomy_fr.

contre les fuites de méthane, en réponse à certains commentaires de la plateforme et d'autres répondants estimant que le projet de critères ne remédiait pas de manière appropriée à ce problème potentiel. En ce qui concerne l'inclusion d'activités aéronautiques, compte tenu des retours globalement positifs du secteur aéronautique et des États membres, et en prenant en considération l'avis plus critique de certaines ONG, certains ajustements de nature technique ont été effectués afin d'améliorer l'utilisabilité.

Activités contribuant de manière substantielle à l'adaptation au changement climatique – Annexe II

Les principales modifications apportées aux activités contribuant de manière substantielle à l'adaptation au changement climatique couvertes par l'annexe II de l'acte délégué sont au nombre de trois. Premièrement, la description des activités a été modifiée pour i) en étendre le champ (au dessalement) et ii) ajouter des limitations aux activités nouvellement couvertes pour remédier aux chevauchements potentiels entre ces activités et d'autres activités étroitement liées déjà couvertes par l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie ou par l'acte délégué relatif au volet environnemental de la taxinomie (logiciels, services de conseil, services d'urgence et infrastructures pour la prévention des risques d'inondation et la protection contre ces risques). Deuxièmement, des modifications ont été apportées aux critères DNSH («ne pas causer de préjudice important») afin de garantir la cohérence entre les activités à travers l'ensemble des actes délégués et pour mieux refléter le champ couvert par les différentes activités. Par exemple, pour l'activité «logiciels», les critères DNSH relatifs à la transition vers une économie circulaire et à la prévention et la réduction de la pollution ont été modifiés et portent désormais la mention «sans objet» («néant»), car ils se concentraient sur le matériel utilisé pour fabriquer le logiciel, ce qui sort du champ couvert par l'activité. Troisièmement, compte tenu des retours d'information reçus de la plateforme, l'activité «génie civil» a été supprimée de l'acte délégué en raison de ses chevauchements avec d'autres activités déjà incluses dans l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie.

3. ÉVALUATION DES INCIDENCES

La Commission a procédé à une évaluation des incidences de l'acte délégué. Cette évaluation des incidences n'a pas pris la forme d'une analyse d'impact formelle. En effet, le présent acte délégué s'inscrit dans la continuité des choix stratégiques déjà opérés dans le règlement établissant la taxinomie et, dans une large mesure, dans l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie. Le règlement établissant la taxinomie a fait l'objet d'une analyse d'impact¹² qui a fourni une évaluation des incidences économiques, sociales et environnementales de la publication d'informations selon la taxinomie de l'UE. L'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie était accompagné d'une analyse d'impact proportionnée¹³ qui décrivait en détail les approches générales adoptées pour préciser les

¹² Document de travail des services de la Commission – Analyse d'impact accompagnant les documents: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur la publication d'informations relatives aux investissements durables et aux risques en matière de durabilité et modifiant la directive (UE) 2016/2341 et Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2016/1011 en ce qui concerne les indices de référence correspondant à une faible intensité de carbone et les indices de référence correspondant à un bilan carbone positif, SWD(2018) 264 final.

¹³ Document de travail des services de la Commission – Rapport d'analyse d'impact accompagnant le document: Règlement délégué (UE) .../... de la Commission complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à

critères d'examen technique. Cette analyse d'impact reste pertinente pour les critères d'examen technique relatifs aux objectifs environnementaux.

Le présent acte délégué est étayé par un document de travail analytique des services de la Commission¹⁴ qui: i) décrit le contexte et l'objectif de l'initiative; ii) explique l'approche adoptée pour définir les critères d'examen technique concernés, y compris la manière dont ces critères sont censés fonctionner dans la pratique; iii) explique les éventuelles divergences ou ajouts par rapport aux recommandations de la plateforme; iv) résume les avantages et les coûts, notamment les coûts administratifs, attendus de cette initiative; et v) décrit le suivi dont cette initiative fera l'objet et la manière dont elle sera évaluée.

La Commission a évalué la cohérence du présent acte délégué avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ et avec les progrès à réaliser en matière d'adaptation en vertu de l'article 5 dudit règlement.

Les critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci et les critères correspondants relatifs à l'absence de préjudice important (critères «DNSH», pour «do no significant harm») garantissent la cohérence du présent règlement délégué avec le règlement (UE) 2021/1119. Conformément aux exigences de l'article 17 du règlement établissant la taxinomie, le calibrage des critères DNSH tient compte des risques environnementaux inhérents aux différentes activités. Lorsque cela est possible et approprié, ces critères DNSH font référence au respect d'exigences énoncées dans le droit de l'Union.

4. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

Le droit d'adopter des actes délégués est prévu par l'article 10, paragraphe 3, et par l'article 11, paragraphe 3, du règlement établissant la taxinomie.

L'article 1^{er} du présent acte délégué prévoit des modifications de:

l'annexe I de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie, en ajoutant ou complétant des critères d'examen technique relatifs à l'atténuation du changement climatique pour certaines activités économiques des secteurs des transports et de l'industrie manufacturière. L'annexe I du présent acte délégué apporte également des modifications ciblées aux dispositions existantes pour remédier à certaines incohérences techniques et juridiques constatées depuis l'entrée en application de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie;

l'annexe II de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie, en y ajoutant des critères d'examen technique relatifs à l'adaptation au changement climatique pour certaines activités économiques qui sont adaptées au changement climatique ou permettent l'adaptation d'autres activités économiques dans les secteurs de l'eau, de la construction, de la gestion des risques de catastrophes, de l'information et de la communication, et des services spécialisés. L'annexe II du présent acte délégué apporte également des modifications ciblées aux dispositions existantes pour remédier à certaines incohérences techniques et juridiques

l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux, SWD(2021) 0152 final.

¹⁴ [Espace réservé pour la mention du numéro du document de travail des services de la Commission]

¹⁵ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

constatées depuis l'entrée en application de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie.

L'article 2 établit les règles relatives à l'entrée en vigueur du présent règlement et sa date d'application.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 27.6.2023

modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 par des critères d'examen technique supplémentaires permettant de déterminer à quelles conditions certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si ces activités ne causent de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088¹⁶, et notamment son article 10, paragraphe 3, et son article 11, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- 1) Le règlement (UE) 2020/852 établit le cadre général permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme durable sur le plan environnemental, aux fins de la détermination du degré de durabilité environnementale d'un investissement. Il s'applique aux mesures, adoptées par l'Union ou par les États membres, qui imposent des exigences aux acteurs des marchés financiers ou aux émetteurs en ce qui concerne les produits financiers ou obligations d'entreprises présentés comme durables sur le plan environnemental, aux acteurs des marchés financiers qui proposent des produits financiers, et aux entreprises qui sont tenues de publier une déclaration non financière en vertu de l'article 19 *bis* de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁷ ou une déclaration non financière consolidée en vertu de son article 29 *bis*. Les opérateurs économiques et les autorités publiques qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2020/852 peuvent aussi l'appliquer sur une base volontaire.
- 2) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission¹⁸ établit les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique donnée peut être considérée comme contribuant substantiellement à

¹⁶ JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

¹⁷ Directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil (JO L 182 du 29.6.2013, p. 19).

¹⁸ Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux (JO L 442 du 9.12.2021, p. 1).

l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Ces critères d'examen technique couvrent des activités économiques appartenant à neuf secteurs économiques, qui ont été choisies en raison de leur poids significatif dans les émissions globales de gaz à effet de serre et de leur potentiel avéré de prévention, de réduction ou de suppression de ces émissions. Ces activités économiques ont en outre le potentiel avéré de rendre possible une telle prévention, réduction ou suppression des émissions de gaz à effet de serre dans d'autres secteurs et activités économiques, ou d'assurer un stockage à long terme de ces émissions pour d'autres secteurs et activités économiques.

- 3) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 ne couvre pas toutes les activités économiques susceptibles de contribuer substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Afin de favoriser plus encore les investissements durables sur le plan environnemental, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique supplémentaires pour les activités économiques qui sont susceptibles de contribuer de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci sans causer de préjudice important aux autres objectifs environnementaux, mais qui ne sont actuellement pas couvertes par le règlement délégué (UE) 2021/2139. Les activités économiques supplémentaires qui contribuent de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique recouvrent dans une large mesure le secteur des transports et sa chaîne de valeur. Les activités économiques supplémentaires qui contribuent de manière substantielle à l'adaptation au changement climatique recouvrent dans une large mesure les activités permettant l'adaptation aux effets inévitables du changement climatique, notamment le dessalement, et les services de prévention et de réaction aux catastrophes et urgences liées au climat.
- 4) Les critères d'examen technique pour ces activités économiques supplémentaires devraient, autant que possible, respecter la nomenclature des activités économiques NACE Rév. 2 établie par le règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil¹⁹. Afin de faciliter l'identification, par les entreprises et les acteurs des marchés financiers, des activités économiques pour lesquelles il convient d'établir des critères d'examen technique, la description spécifique d'une activité économique devrait aussi inclure les références des codes NACE qui peuvent être associés à cette activité. Ces références devraient s'entendre comme indicatives et ne devraient pas prévaloir sur la définition spécifique de l'activité économique fournie dans sa description.
- 5) Les critères d'examen technique pour les activités économiques qui contribuent de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci devraient garantir que l'activité économique concernée exerce une incidence positive sur l'atténuation du changement climatique ou l'adaptation à celui-ci ou réduit les incidences négatives sur cette atténuation ou cette adaptation. Ils devraient donc renvoyer à des seuils ou à des niveaux de performance que l'activité économique doit respecter pour pouvoir être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Les critères d'examen technique relatifs à l'absence de préjudice important (critères «DNSH», pour «do no significant harm») devraient quant à eux garantir que l'activité

¹⁹ Règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 établissant la nomenclature statistique des activités économiques NACE Rév. 2 et modifiant le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil ainsi que certains règlements (CE) relatifs à des domaines statistiques spécifiques (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1).

économique n'a pas d'incidences négatives importantes, y compris liées au climat, sur l'environnement. Ils devraient donc préciser les exigences minimales auxquelles l'activité économique doit satisfaire pour être considérée comme durable sur le plan environnemental.

- 6) Les critères d'examen technique permettant de déterminer si une activité économique contribue de manière substantielle aux objectifs d'atténuation du changement climatique ou d'adaptation à celui-ci prévus à l'article 9 du règlement (UE) 2020/852, et si elle ne cause de préjudice à aucun des autres objectifs environnementaux, devraient, le cas échéant, s'appuyer sur la législation, les meilleures pratiques, les normes et les méthodes existantes de l'Union, ainsi que sur les normes, pratiques et méthodes bien établies mises au point par des entités publiques internationalement reconnues. Si de telles normes, pratiques et méthodes n'existent pas pour un domaine donné, les critères d'examen technique devraient s'appuyer sur des normes bien établies élaborées par des organismes privés de renommée internationale.
- 7) L'article 19, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) 2020/852 prévoit que les critères d'examen technique doivent tenir compte de la nature et de l'ampleur de l'activité économique et du secteur auxquels ils s'appliquent, et de s'il s'agit ou non d'une activité habilitante telle que visée à l'article 16 du même règlement ou d'une activité transitoire telle que visée à son article 10, paragraphe 2. Pour respecter effectivement, et de manière équilibrée, cette exigence de l'article 19 du règlement (UE) 2020/852, ces critères d'examen technique doivent prendre la forme d'un seuil quantitatif, d'une exigence minimale, d'une amélioration relative, d'un ensemble d'exigences de performances qualitatives, d'exigences relatives aux processus ou aux pratiques à respecter, ou d'une description précise de la nature de l'activité économique elle-même, si celle-ci peut, par sa nature même, contribuer substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Les critères d'examen technique pour les activités habilitantes devraient en outre garantir que les activités permettant directement à d'autres activités d'améliorer leurs performances environnementales ont une incidence positive substantielle sur l'environnement et n'entraînent pas un verrouillage dans des actifs préjudiciables à l'environnement. Afin de garantir que les activités transitoires restent sur une trajectoire crédible et compatible avec une économie neutre pour le climat, il conviendrait, conformément à l'article 19, paragraphe 5, du règlement (UE) 2020/852, de réexaminer tous les trois ans les critères d'examen technique qui leur sont applicables, en tenant dûment compte de l'évolution du droit de l'Union.
- 8) La fabrication d'équipements électriques a un rôle important à jouer en termes de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique, notamment en favorisant l'adoption de sources d'énergie renouvelables dans les réseaux électriques de l'Union et en développant des installations de recharge pour les véhicules à émissions nulles et des outils d'utilisation intelligente de l'énergie destinés aux ménages. Afin d'exploiter davantage encore le potentiel de l'électrification dans l'Union et d'accélérer encore les investissements dans la fabrication d'équipements électriques, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la fabrication d'équipements électriques.
- 9) La fabrication de véhicules, de dispositifs de mobilité individuelle et de matériel roulant et infrastructures ferroviaires à faible intensité de carbone dépend de composants qui jouent un rôle clé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou, dans le cas du rail, qui sont indispensables à la performance environnementale, à l'exploitation et au fonctionnement, sur leur durée de vie, des

trains et des infrastructures ferroviaires alignés sur la taxinomie, mais qui sont souvent fabriqués par des entreprises qui n'assemblent pas ces véhicules ou autres moyens de transport. Afin que le rôle joué par ces entreprises, et par les composants qu'elles fabriquent, dans l'atténuation du changement climatique soit dûment reconnu, la fabrication des composants indispensables à la réalisation et à l'amélioration des performances environnementales des véhicules ou autres moyens de transport à faible intensité de carbone devrait être incluse dans le règlement délégué (UE) 2021/2139 en tant qu'activité économique distincte. Il convient d'inclure des critères d'examen technique pour les composants qui sont déterminants pour la performance environnementale. Pour les véhicules, il s'agit notamment des contrôleurs, des transformateurs, des moteurs électriques, des prises de recharge et des chargeurs, des convertisseurs CC/CC, des onduleurs, des alternateurs, des unités de contrôle, des systèmes de freinage à récupération, des freins avec technologies de réduction de traînée, des systèmes de gestion thermique, des systèmes de transmission, des systèmes de stockage et de distribution de l'hydrogène, des équipements électroniques nécessaires au fonctionnement des groupes motopropulseurs, de la transmission, des systèmes de suspension «meilleurs de leur catégorie» conduisant à des améliorations de l'efficacité énergétique, de tous les auxiliaires nécessaires pour les véhicules à faible intensité de carbone lorsqu'ils sont nettement plus économes en énergie que les autres solutions, des systèmes aérodynamiques actifs permettant de réduire la traînée aérodynamique sur les véhicules à faible intensité de carbone, et des remorques qui intègrent des technologies permettant d'économiser l'énergie, par exemple une combinaison de freinage à récupération ou d'améliorations aérodynamiques. Pour le rail, cela comprend notamment les constituants ferroviaires visés à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil²⁰.

- 10) Les pneumatiques représentent 20 % de la consommation d'énergie d'un véhicule et, à ce titre, leur fabrication peut, grâce à l'innovation, contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ciblée par l'ensemble du secteur des transports. Les pneumatiques peuvent également contribuer à une économie plus circulaire. En conséquence, bien que la fabrication de pneumatiques n'entre pas dans le champ de l'activité de fabrication de composants indispensables à la réalisation et à l'amélioration des performances environnementales des véhicules à faible intensité de carbone, il faudra approfondir l'évaluation de la fabrication des pneumatiques afin d'établir des critères d'examen technique spécifiques pour cette activité, en tenant dûment compte des exigences légales découlant des propositions les plus récentes de la législation de l'Union et des meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne le rejet de microplastiques, la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions directes de gaz à effet de serre et la fin de vie. Dans l'intervalle, la fabrication de pneumatiques reste une activité éligible au titre de la section 3.6 «Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone» de l'annexe I du règlement délégué (UE) 2021/2139. S'agissant en particulier des véhicules routiers de catégories M et N, les pneumatiques devraient être conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées, comme le prévoit le règlement (UE)

²⁰ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte), JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

2020/740 du Parlement européen et du Conseil²¹ et comme cela peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL). En outre, les pneumatiques devraient satisfaire aux exigences de la proposition Euro 7 en matière d'abrasion.

- 11) Dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»²², la Commission a souligné que tous les modes de transport sont indispensables au système de transport et que l'aviation joue un rôle crucial pour améliorer la cohésion, la connectivité et l'accès au marché intérieur pour toutes les régions. L'aviation recèle un potentiel important de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, pour contribuer à la décarbonation des transports, et peut donc contribuer de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique. Il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la fabrication d'aéronefs, la location d'avions, le transport aérien de passagers et de fret et les services d'assistance en escale dans le domaine du transport aérien. Des opérations de transport aérien commercial «zéro émission» avec un niveau nul d'émissions directes de CO₂ ou utilisant uniquement des carburants durables d'aviation ne sont pas encore possibles sur le plan technologique. En attendant que le transport aérien commercial «zéro émission» devienne possible sur le plan technologique, le transport aérien devrait être considéré comme une activité transitoire, avec des critères d'examen technique fondés sur les meilleures technologies disponibles pour l'efficacité en carburant des cellules et des moteurs, et sur le potentiel de réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre au cours du cycle de vie des aéronefs grâce à l'augmentation progressive de l'utilisation de carburants durables d'aviation. Afin de faciliter le financement des aéronefs les plus efficaces et respectueux de l'environnement qui soient, tout en évitant les effets de verrouillage dans des actifs à plus forte intensité de carbone et sans entraver le développement du transport aérien commercial à zéro émission, le ratio de remplacement, qui rend compte de la proportion d'aéronefs définitivement retirés de la circulation par rapport aux aéronefs livrés au niveau mondial, ne devrait s'appliquer qu'au chiffre d'affaires généré par les activités qui satisfont aux critères d'examen technique. La Commission, avec le soutien de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne instituée par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil²³, peut publier le ratio de remplacement pour aider les opérateurs économiques à établir leurs déclarations d'informations. Étant donné la nature transitoire des activités et afin de tenir compte de l'évolution du marché des technologies aéronautiques, les critères d'examen technique pour la construction aéronautique devraient être applicables jusqu'en 2032 et, d'ici à cette date, être réexaminés afin de garantir la conformité avec l'article 10, paragraphe 2, du règlement

²¹ Règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (JO L 177 du 5.6.2020, p. 1).

²² Communication du 9 décembre 2020 de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir, COM(2020) 789 final.

²³ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

(UE) 2020/852 en fonction des évolutions technologiques. En outre, le niveau d'utilisation de carburants durables d'aviation ou de mélanges de carburants durables d'aviation représenté dans les critères d'examen technique devrait être révisé tous les trois ans pour tenir compte des technologies émergentes dans ce domaine ainsi que de la disponibilité actuelle de carburants d'aviation durables sur le marché et de leur disponibilité future escomptée. Cependant, dans le domaine de l'adaptation au changement climatique, certaines activités liées à la gestion des risques de catastrophe ne peuvent être soutenues que par des aéronefs spécialement conçus et équipés. Il pourrait donc être nécessaire d'établir, lors d'une étape ultérieure, des critères d'examen technique distincts pour la fabrication de ces aéronefs.

- 12) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 établit des critères d'examen technique pour des activités essentielles de transport par voie d'eau. Les critères d'examen technique applicables après 2025 aux navires de transport fluvial reflètent une réduction progressive des émissions à l'horizon 2050, d'après l'évaluation de l'intensité des gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par ces bateaux, sur la base des émissions du puits au sillage. Afin de garantir l'utilisabilité des critères d'examen technique applicables pour le transport maritime de fret et de passagers et d'aligner ces critères d'examen technique sur les valeurs de référence internationales et de l'Union récemment adoptées, il convient de les mettre à jour. Ces valeurs de référence comprennent la phase 3 de l'indice nominal de rendement énergétique de l'Organisation maritime internationale²⁴ applicable à partir du 1^{er} janvier 2025, l'indice de rendement énergétique des navires existants²⁵ qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023, et les limites d'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord, établies par le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE²⁶, applicables à partir du 1^{er} janvier 2025. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables par rapport au transport ferroviaire, les critères d'examen technique pour les infrastructures de transport fluvial devraient être révisés et inclure la modernisation desdites infrastructures, celles-ci étant essentielles pour permettre la navigation de bateaux à émissions nulles sur les voies navigables. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables par rapport aux infrastructures de transport ferroviaire, routier et par voie d'eau, les critères d'examen technique pour les infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone devraient être révisés afin d'inclure le transbordement entre modes de transport.
- 13) La communication de la Commission du 24 février 2021 exposant la stratégie d'adaptation de l'UE²⁷ souligne que les phénomènes climatiques et météorologiques extrêmes sont de plus en plus fréquents et de plus en plus graves, ce qui s'est traduit par une augmentation du nombre de catastrophes liées au changement climatique et des dommages causés par celles-ci au cours des vingt dernières années.
- 14) Les services d'urgence sauvent des vies, protègent les biens et l'environnement, prêtent assistance aux communautés touchées par des catastrophes et aident au

²⁴ Indice nominal de rendement énergétique de l'OMI (version du [date d'adoption]: <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx>).

²⁵ Indice de rendement énergétique des navires existants de l'OMI (version du [date d'adoption]: <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEEXI-CII-FAQ.aspx>).

²⁶ [OP: Veuillez ajouter la référence du règlement une fois adopté].

²⁷ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Bâtir une Europe résiliente – la nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique [COM(2021) 82 final].

rétablissement dans les situations d'urgence. La fréquence accrue des catastrophes naturelles causées par le changement climatique rend donc les services d'urgence d'autant plus importants. Toutefois, les services d'urgence ne sont pas nécessairement équipés pour faire face à l'ampleur, à la nature et à la fréquence des situations d'urgence découlant du changement des conditions climatiques. Les activités des services d'urgence doivent donc inclure des solutions d'adaptation leur permettant de s'adapter aux effets du changement climatique et, une fois adaptés, de fournir des solutions d'adaptation pour améliorer la résilience globale d'un territoire et d'une société. Afin d'accélérer encore les investissements dans les services d'urgence qui renforcent la résilience globale, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour ces activités économiques.

- 15) Le réchauffement climatique devrait entraîner une plus grande intensité des précipitations et une durée plus longue des périodes de sécheresse en Europe²⁸. De fortes pluies provoquent régulièrement des inondations dans l'Union. Afin d'encourager de nouveaux investissements dans des solutions d'adaptation contre les inondations, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la prévention des risques d'inondations et la protection des communautés contre leurs conséquences.
- 16) Les effets du changement climatique, notamment l'évapotranspiration accrue et les sécheresses plus fréquentes, peuvent amplifier le phénomène de rareté de l'eau, ce qui peut mettre en péril l'approvisionnement en eau et conduire ainsi à une surexploitation des eaux souterraines et des eaux de surface et à une concurrence accrue pour ces ressources. Conformément aux mesures d'atténuation respectant la hiérarchie des solutions pour l'eau, il convient d'étudier les mesures faisables en matière d'utilisation efficace des ressources en eau et les mesures faisables de réutilisation de l'eau avant d'envisager des mesures de dessalement de l'eau. Cependant, il est nécessaire d'encourager les investissements dans le dessalement de l'eau de mer ou des eaux saumâtres, qui peut permettre de réduire la surexploitation des ressources en eau existantes et constituer un tampon stabilisateur face à la pénurie d'eau douce. Il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour le dessalement de l'eau de mer ou des eaux saumâtres.
- 17) Les services de conseil et les logiciels permettant la gestion des risques climatiques peuvent fournir des solutions d'adaptation aidant les entreprises à prévoir, projeter, gérer et surveiller les risques climatiques actuels et futurs. Il est donc nécessaire de définir, pour ces activités, les critères d'examen technique permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme apportant une contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique en ce qu'elle fournit des solutions d'adaptation, conformément à l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852.
- 18) L'appendice C des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 (ci-après l'«appendice C») établit des critères d'examen technique génériques relatifs à l'absence de préjudice important causé à la prévention et à la réduction de la pollution, applicables aux différentes activités. Cet appendice fixe des critères en ce qui concerne

²⁸ IPCC, Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. (Rapport spécial du GIEC sur la gestion des risques de catastrophes et de phénomènes extrêmes pour les besoins de l'adaptation au changement climatique).

l'utilisation et la présence de produits chimiques. Jusqu'à présent, il prévoyait des exemptions dans certains cas, lorsqu'il était démontré que l'utilisation des produits chimiques concernés était essentielle pour la société. Ces exemptions suscitent certaines préoccupations en termes de sécurité juridique et de vérification pour les entreprises et les acteurs des marchés financiers, liées à l'absence de définition claire de la notion d'«utilisation essentielle». Par conséquent, dans l'attente de nouvelles orientations précisant la manière dont les opérateurs doivent évaluer et documenter leur conformité avec les principes horizontaux à venir de la Commission sur l'utilisation essentielle des produits chimiques, il convient d'apporter des modifications ciblées à cet appendice et de remplacer la notion d'«utilisation essentielle pour la société» par des critères offrant une plus grande sécurité juridique et dont le respect peut être vérifié plus facilement. Dans l'attente de ces nouvelles orientations, la notion d'«utilisation essentielle pour la société» devrait donc être remplacée par l'exigence qu'aucune autre substance ou technologie de remplacement appropriée ne soit disponible sur le marché et que les substances soient utilisées dans des conditions contrôlées.

- 19) Afin d'améliorer encore l'utilisabilité de l'appendice C, il convient d'apporter des modifications ciblées supplémentaires au point f) de cet appendice afin de fixer une limite de concentration pour les substances extrêmement préoccupantes contenues dans un produit et une date de référence pour l'évaluation du respect de l'exigence énoncée dans ce point. En outre, le point g) de l'appendice C devrait être supprimé et remplacé par un nouvel alinéa qui définit une limite de concentration et le champ d'application de l'exigence énoncée dans cet alinéa.
- 20) Le changement climatique étant susceptible de toucher tous les secteurs de l'économie, tous devront être adaptés aux incidences négatives du climat actuel et de son évolution attendue. Des critères d'examen technique relatifs à la contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique devraient donc être établis ultérieurement pour tous les secteurs et activités économiques qui sont couverts par les critères d'examen technique relatifs à la contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique établis dans le présent règlement.
- 21) Afin de remédier à certaines incohérences techniques et juridiques constatées depuis l'entrée en application du règlement délégué (UE) 2021/2139, il convient d'apporter des modifications ciblées audit règlement.
- 22) Il convient dès lors de modifier en conséquence le règlement délégué (UE) 2021/2139.
- 23) Le présent règlement est en adéquation avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil²⁹ et garantit des progrès en matière d'adaptation tels que visés à l'article 5 dudit règlement.
- 24) Afin de synchroniser l'application du présent règlement avec la publication d'informations au titre du règlement délégué (UE) 2021/2178³⁰, le présent règlement

²⁹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

³⁰ Règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission du 6 juillet 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 *bis* ou à l'article 29 *bis* de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan

devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2024, à l'exception de la modification du point g) de l'appendice C. Pour que les entreprises disposent de suffisamment de temps pour se conformer à ladite modification, celle-ci devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2025.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement délégué (UE) 2021/2139

Le règlement délégué (UE) 2021/2139 est modifié comme suit:

- 1) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.
- 2) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024.

Toutefois, le point 28) de l'annexe I et le point 26) de l'annexe II s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2025.

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

Fait à Bruxelles, le 27.6.2023

*Par la Commission
au nom de la présidente,
Mairead McGUINNESS
Membre de la Commission*

environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information (JO L 443 du 10.12.2021, p. 9).