

Journal officiel

de l'Union européenne

L 200



Édition
de langue française

Législation

52^e année
31 juillet 2009

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés ⁽¹⁾ 1
- ★ Règlement (CE) n° 662/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 instituant une procédure pour la négociation et la conclusion d'accords entre les États membres et des pays tiers sur des questions particulières concernant le droit applicable aux obligations contractuelles et non contractuelles 25
- ★ Règlement (CE) n° 663/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 établissant un programme d'aide à la relance économique par l'octroi d'une assistance financière communautaire à des projets dans le domaine de l'énergie 31
- ★ Règlement (CE) n° 664/2009 du Conseil du 7 juillet 2009 instituant une procédure pour la négociation et la conclusion d'accords entre les États membres et des pays tiers concernant la compétence, la reconnaissance et l'exécution des jugements et des décisions en matière matrimoniale, de responsabilité parentale et d'obligations alimentaires, ainsi que sur le droit applicable en matière d'obligations alimentaires 46

Rectificatifs

- ★ Rectificatif au règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009) 52

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

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 661/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 juillet 2009

concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux est assurée. À cette fin, un système de réception communautaire global pour les véhicules à moteur, établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules («directive cadre» ⁽³⁾), est en place.
- (2) Le présent règlement est un règlement distinct aux fins de la procédure d'homologation communautaire prévue par la directive 2007/46/CE. Les annexes IV, VI, XI et XV de ladite directive devraient donc être modifiées en conséquence.
- (3) Le présent règlement est sans préjudice de la procédure de réception par type en une seule étape et de la procé-

dure de réception par type mixte de véhicules prévues à l'article 6 de la directive 2007/46/CE.

- (4) Les exigences techniques pour l'homologation des véhicules à moteur concernant de nombreux éléments de sécurité et de protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau communautaire afin d'éviter des exigences qui diffèrent d'un État membre à l'autre, et d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement dans l'ensemble de la Communauté.
- (5) Par conséquent, le présent règlement vise également à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile communautaire tout en permettant aux États membres d'assurer une surveillance efficace du marché en ce qui concerne le respect des exigences spécifiques pour l'homologation énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne la mise sur le marché des produits concernés.
- (6) Il convient de fixer des exigences concernant, d'une part, la sécurité générale des véhicules à moteur et, d'autre part, les performances environnementales des pneumatiques, en raison de la disponibilité de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques qui améliorent en même temps la sécurité et les performances environnementales des pneumatiques.
- (7) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été appliquée à la législation communautaire sur les véhicules. Le présent règlement devrait, par conséquent, se borner à énoncer des dispositions fondamentales concernant la sécurité des véhicules et les émissions de bruit et de CO₂ résultant des pneumatiques, tandis que les spécifications techniques devraient être établies par des mesures d'application adoptées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Avis du 14 janvier 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 mars 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 juin 2009.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (8) En particulier, la Commission devrait être habilitée à établir les procédures, essais et prescriptions spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs entités techniques distinctes; à définir plus précisément les caractéristiques qu'un pneumatique doit posséder pour être qualifié de «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé», pneumatique «extra load», «pneumatique neige», «pneumatique de secours à usage temporaire de type T», ou «pneumatique traction»; à établir des exigences de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux; à exempter certains véhicules ou classes de véhicules de catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ de l'obligation d'être équipés de systèmes avancés de freinage d'urgence et/ou de systèmes de détection de dérive de la trajectoire; à modifier les valeurs limites concernant la résistance au roulement et le bruit de roulement des pneumatiques à la suite de changements dans les procédures d'essais, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement; à établir des règles concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit des pneumatiques; à réduire la période durant laquelle les pneumatiques ne satisfaisant pas aux exigences introduites par le présent règlement et ses mesures d'application peuvent continuer d'être vendus, et à modifier l'annexe IV en vue d'y inclure les règlements de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (règlements CEE-ONU) qui revêtent un caractère contraignant en vertu de la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions ⁽¹⁾. Ces mesures étant de portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (9) Outre l'initiative actuelle de la Commission visant à définir un système de classification des routes, la Commission devrait présenter, dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, une proposition relative à la classification des routes de l'UE en fonction du bruit qu'elles produisent, qui viendra compléter la cartographie du bruit des transports par véhicule à moteur dans le but d'établir des priorités et des exigences appropriées pour les revêtements, ainsi que des limites maximales d'émission de bruit.
- (10) Le progrès technique dans le domaine des systèmes avancés de sécurité des véhicules offre de nouvelles possibilités de réduire la mortalité. Afin de minimiser le nombre de morts, il est nécessaire d'introduire quelques-unes des technologies nouvelles adéquates.
- (11) Le recours obligatoire et systématique aux technologies de pointe en matière de fabrication de pneumatiques et aux pneumatiques à faible résistance au roulement joue un rôle déterminant dans la réduction de la part des transports routiers dans les émissions de gaz à effet de serre, tout en favorisant, parallèlement, l'innovation, l'emploi et la compétitivité du secteur automobile communautaire.
- (12) Afin de simplifier la législation relative à l'homologation des véhicules conformément aux recommandations contenues dans le rapport final du groupe de haut niveau CARS 21, il convient d'abroger plusieurs directives sans réduire le niveau de protection des usagers de la route. Les exigences énoncées dans ces directives devraient être reprises dans le présent règlement ou remplacées, le cas échéant, par des références aux règlements CEE-ONU, incorporées dans le droit communautaire conformément à la décision 97/836/CE. Afin de réduire les charges administratives liées à la procédure d'homologation, il convient d'autoriser les constructeurs de véhicules à procéder à l'homologation aux fins du présent règlement, le cas échéant en obtenant l'homologation conformément au règlement CEE-ONU pertinent, comme indiqué à l'annexe IV du présent règlement.
- (13) Il convient que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure à leurs occupants et aux autres usagers de la route. À cette fin, il est nécessaire que les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conformes aux exigences en la matière énoncées dans le présent règlement et ses mesures d'application. Ces dispositions devraient inclure, sans s'y limiter, des exigences relatives à l'intégrité structurelle des véhicules, aux systèmes d'aide à la conduite, aux systèmes procurant au conducteur visibilité et information sur l'état du véhicule et l'espace environnant, aux systèmes d'éclairage du véhicule, aux systèmes de protection des occupants du véhicule, à l'extérieur du véhicule et à ses accessoires, aux masses et dimensions du véhicule, aux pneumatiques et aux systèmes de sécurité avancés et à divers autres éléments. En outre, il est nécessaire que les véhicules soient conformes aux dispositions spécifiques relatives à certains véhicules de transport de marchandises et à leurs remorques ou aux dispositions spécifiques relatives aux autobus, selon le cas.
- (14) Le calendrier pour l'introduction des nouvelles exigences spécifiques pour l'homologation des véhicules devrait tenir compte de la faisabilité technique de ces exigences. De manière générale, les exigences ne devraient s'appliquer initialement qu'aux nouveaux types de véhicules. Un délai supplémentaire devrait être accordé pour la mise en conformité des types de véhicule existants. Par ailleurs, le montage obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques ne devrait initialement s'appliquer qu'aux voitures particulières. Le montage obligatoire d'autres dispositifs de sécurité avancés ne devrait initialement s'appliquer qu'aux poids lourds.
- (15) Il convient que la Commission continue à évaluer la faisabilité technique et économique ainsi que la maturité commerciale d'autres dispositifs de sécurité de pointe, et qu'elle présente un rapport comprenant, le cas échéant, des propositions de modification du présent règlement, au plus tard le 1^{er} décembre 2012, puis tous les trois ans.

⁽¹⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

- (16) La Commission devrait évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de systèmes de détection de dérive de la trajectoire et de systèmes avancés de freinage d'urgence à d'autres catégories de véhicules et, le cas échéant, proposer de modifier le présent règlement.
- (17) La Commission devrait évaluer la faisabilité d'un renforcement des exigences concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide et, le cas échéant, proposer de modifier le présent règlement. Les États membres devraient assurer une surveillance efficace du marché.
- (18) Tout le potentiel d'amélioration de la sécurité, de réduction des émissions de CO₂ et du bruit de la circulation ne peut être réalisé qu'en liaison avec un dispositif d'étiquetage destiné à informer les consommateurs des performances des pneumatiques.
- (19) Il convient d'appliquer les mesures annoncées dans la communication de la Commission du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers» visant à réduire les émissions de CO₂ résultant des pneumatiques. Cette réduction devrait être obtenue par l'utilisation de pneumatiques à faible résistance au roulement en combinaison avec des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques. En même temps, il convient également d'établir des exigences visant à réduire le bruit de roulement et des exigences en matière d'adhérence sur revêtement humide assurant le maintien des niveaux de sécurité des pneumatiques. Le calendrier de mise en œuvre de ces mesures devrait refléter le défi que représente la conformité à toutes ces exigences. En particulier, en raison de la difficulté à satisfaire aux exigences en matière de bruit de roulement et compte tenu du temps nécessaire à l'industrie pour remplacer les gammes de pneumatiques existantes, il convient de prévoir une période plus longue pour l'application des exigences en matière de bruit de roulement aux pneumatiques neufs des types existants.
- (20) Certaines classes de pneumatiques, y compris les pneumatiques tout-terrain professionnels qui sont soumis à une restriction de vitesse et les pneumatiques destinés uniquement aux véhicules immatriculés avant 1990, sont vraisemblablement produites en très petites quantités. Il convient donc d'exempter ces classes de pneumatiques de certaines exigences énoncées dans le présent règlement et ses mesures d'application, lorsque les exigences en question sont incompatibles avec l'usage qui est fait de ces pneumatiques ou lorsque la gêne supplémentaire causée par ces exigences est disproportionnée.
- (21) En ce qui concerne les pneumatiques rechapés, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.
- (22) Il convient d'établir des tolérances pour certaines valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement concernant des classes spécifiques de pneumatiques, afin de tenir compte de leurs caractéristiques en matière de conception et de performances. Il convient notamment d'attribuer ces tolérances aux pneumatiques conçus pour obtenir, dans des conditions de neige extrêmes, de meilleures performances de traction et de freinage.
- (23) Les pneumatiques à usage spécial équipent des véhicules accédant à des chantiers de construction, des exploitations forestières et des sites miniers, et sont donc essentiellement conçus pour obtenir de meilleures performances hors piste que les pneumatiques destinés à être utilisés uniquement sur route. Afin d'obtenir ces performances, ils sont construits à base de matériaux leur permettant de mieux résister aux dégradations que les pneumatiques normaux et disposent d'un profil en bloc. Étant donné que ces deux caractéristiques essentielles de leur conception font que les pneumatiques à usage spécial produisent davantage de bruit que les pneumatiques normaux, ces pneumatiques devraient être autorisés à émettre plus de bruit que les pneumatiques normaux.
- (24) Les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les systèmes avancés de freinage d'urgence et les systèmes de détection de déviation de trajectoire peuvent beaucoup pour réduire la mortalité. Il convient donc que la Commission impose le montage de tels systèmes, conformément aux règlements CEE-ONU, sur les catégories de véhicules pour lesquels cela est opportun et pour lesquels il est démontré qu'ils amélioreront le niveau de sécurité générale. Une période de transition suffisante devrait être prévue pour permettre l'adoption des mesures d'application nécessaires et, par la suite, le développement et l'incorporation aux véhicules de ces technologies complexes.
- (25) À partir de 2011 en ce qui concerne les nouvelles homologations, et à partir de 2014 en ce qui concerne les nouveaux véhicules, les délais de mise en œuvre concernant le montage obligatoire de systèmes de contrôle électronique de la stabilité sur les poids lourds devraient être alignés sur les dates fixées dans le présent règlement.
- (26) Avant l'introduction de systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, la Commission devrait prévoir des actions d'information sur l'efficacité de ces systèmes et des campagnes de promotion de leur vente. La Commission devrait aussi surveiller l'évolution des prix afin de s'assurer que le montage de ces équipements rendus nécessaires par de nouvelles normes de sécurité n'augmente pas dans des proportions excessives le prix des véhicules neufs.
- (27) Les mesures proposées ultérieurement en vertu du présent règlement ou les procédures à prévoir en application de celui-ci devraient être conformes aux principes énoncés par la Commission dans sa communication du 7 février 2007 intitulée «Un cadre réglementaire pour le secteur automobile du XXI^e siècle». Notamment, en vue de mieux légiférer et par souci de simplification, il convient d'autoriser les références à des normes ou à des règlements internationaux existants dans le présent règlement, sans les reproduire dans l'ordre juridique communautaire, afin d'éviter d'avoir constamment à mettre à jour la législation communautaire en vigueur en matière de spécifications techniques.

- (28) Il importe que les pièces de rechange de systèmes qui sont couvertes par le présent règlement soient soumises à des exigences de sécurité et à des procédures d'homologation équivalentes. Il convient, par conséquent, de prévoir l'homologation des pièces de rechange et des entités techniques distinctes.
- (29) Les États membres devraient fixer des règles en ce qui concerne les sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (30) Le présent règlement est lié au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽¹⁾, et au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽²⁾. En particulier, les dispositions du présent règlement concernant la réduction des émissions de CO₂ devraient être liées, autant que possible, aux mesures additionnelles destinées à atteindre la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂ par rapport à l'objectif de réduction des émissions de 130 g de CO₂.
- (31) La Commission devrait proposer, en temps voulu, d'autres modifications au présent règlement ou formuler d'autres propositions dans le cadre d'une approche plus intégrée après une évaluation d'impact globale couvrant l'ensemble des mesures supplémentaires éventuelles destinées à atteindre les objectifs d'émission de CO₂ et les autres technologies proposées sur le marché, y compris les technologies de maintien de la pression des pneumatiques, l'amélioration des revêtements des routes et toute autre nouvelle technologie utile, ainsi que les exigences en matière d'efficacité des systèmes de climatisation qui ont déjà ou pourraient avoir une incidence manifeste sur la résistance des pneumatiques au roulement ou sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂.
- (32) Une approche cohérente et globale devrait être mise en œuvre face au problème du bruit de roulement. Compte tenu de l'incidence considérable des revêtements sur le bruit de roulement, la norme ISO 10844 est en cours de révision et devrait, à ce titre, être prise en compte afin d'optimiser les revêtements des routes. Les États membres devraient investir davantage dans l'amélioration des revêtements dans le cadre des normes ISO existantes. De plus, il convient d'élaborer une politique générale en matière d'émissions de bruit couvrant l'ensemble des moyens de transport, y compris le bruit de l'aviation et des transports ferroviaires en plus du bruit de la circulation routière.
- (33) Avec effet aux dates d'application aux véhicules neufs, aux pièces de rechange neuves et aux entités techniques distinctes neuves des exigences concernées énoncées dans le présent règlement, les directives ci-après devraient, par conséquent, être abrogées:
- directive 70/221/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽³⁾,
 - directive 70/222/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁴⁾,
 - directive 70/311/CEE du Conseil du 8 juin 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁵⁾,
 - directive 70/387/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁶⁾,
 - directive 70/388/CEE du Conseil du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁷⁾,
 - directive 71/320/CEE du Conseil du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁸⁾,
 - directive 72/245/CEE du Conseil du 20 juin 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la suppression des parasites radioélectriques produits par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur ⁽⁹⁾,
 - directive 74/60/CEE du Conseil du 17 décembre 1973 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽³⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 133 du 18.6.1970, p. 10.

⁽⁶⁾ JO L 176 du 10.8.1970, p. 5.

⁽⁷⁾ JO L 176 du 10.8.1970, p. 12.

⁽⁸⁾ JO L 202 du 6.9.1971, p. 37.

⁽⁹⁾ JO L 152 du 6.7.1972, p. 15.

⁽¹⁰⁾ JO L 38 du 11.2.1974, p. 2.

- directive 74/61/CEE du Conseil du 17 décembre 1973 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur ⁽¹⁾,
- directive 74/297/CEE du Conseil du 4 juin 1974 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (comportement du dispositif de conduite en cas de choc) ⁽²⁾,
- directive 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage) ⁽³⁾,
- directive 74/483/CEE du Conseil du 17 septembre 1974 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur ⁽⁴⁾,
- directive 75/443/CEE du Conseil du 26 juin 1975 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la marche arrière et à l'appareil indicateur de vitesse des véhicules à moteur ⁽⁵⁾,
- directive 76/114/CEE du Conseil du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition ⁽⁶⁾,
- directive 76/115/CEE du Conseil du 18 décembre 1975 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur ⁽⁷⁾,
- directive 76/756/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁸⁾,
- directive 76/757/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux catadioptrés des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁹⁾,
- directive 76/758/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux d'encombrement, aux feux de position avant, aux feux de position arrière et aux feux-stop des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁰⁾,
- directive 76/759/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹¹⁾,
- directive 76/760/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹²⁾,
- directive 76/761/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux projecteurs pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de feux de croisement, ainsi qu'aux lampes électriques à incandescence pour ces projecteurs ⁽¹³⁾,
- directive 76/762/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux-brouillard avant des véhicules à moteur ainsi qu'aux lampes pour ces feux ⁽¹⁴⁾,
- directive 77/389/CEE du Conseil du 17 mai 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de remorquage des véhicules à moteur ⁽¹⁵⁾,
- directive 77/538/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux-brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁶⁾,
- directive 77/539/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁷⁾,
- directive 77/540/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux de stationnement des véhicules à moteur ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ JO L 38 du 11.2.1974, p. 22.

⁽²⁾ JO L 165 du 20.6.1974, p. 16.

⁽³⁾ JO L 221 du 12.8.1974, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 266 du 2.10.1974, p. 4.

⁽⁵⁾ JO L 196 du 26.7.1975, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 24 du 30.1.1976, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 24 du 30.1.1976, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 32.

⁽¹⁰⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 54.

⁽¹¹⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 71.

⁽¹²⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 85.

⁽¹³⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 96.

⁽¹⁴⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 122.

⁽¹⁵⁾ JO L 145 du 13.6.1977, p. 41.

⁽¹⁶⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 60.

⁽¹⁷⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 72.

⁽¹⁸⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 83.

- directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur ⁽¹⁾,
- directive 77/649/CEE du Conseil du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur ⁽²⁾,
- directive 78/316/CEE du Conseil du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (identification des commandes, témoins et indicateurs) ⁽³⁾,
- directive 78/317/CEE du Conseil du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de dégivrage et de désembuage des surfaces vitrées des véhicules à moteur ⁽⁴⁾,
- directive 78/318/CEE du Conseil du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs d'essuie-glace et de lavage de véhicules à moteur ⁽⁵⁾,
- directive 78/549/CEE du Conseil du 12 juin 1978 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au recouvrement des roues des véhicules à moteur ⁽⁶⁾,
- directive 78/932/CEE du Conseil du 16 octobre 1978 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux appuie-tête des sièges des véhicules à moteur ⁽⁷⁾,
- directive 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁸⁾,
- directive 91/226/CEE du Conseil du 27 mars 1991 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux systèmes anti-projections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁹⁾,
- directive 92/21/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les masses et dimensions des véhicules à moteur de la catégorie M₁ ⁽¹⁰⁾,
- directive 92/22/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹¹⁾,
- directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage ⁽¹²⁾,
- directive 92/24/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur ⁽¹³⁾,
- directive 92/114/CEE du Conseil du 17 décembre 1992 relative aux saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules à moteur de catégorie N ⁽¹⁴⁾,
- directive 94/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 1994 relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules ⁽¹⁵⁾,
- directive 95/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative au comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur ⁽¹⁶⁾,
- directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE ⁽¹⁷⁾,
- directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE ⁽¹⁸⁾,
- directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 1997 concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 70/156/CEE ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 95.

⁽²⁾ JO L 267 du 19.10.1977, p. 1.

⁽³⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 27.

⁽⁵⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 49.

⁽⁶⁾ JO L 168 du 26.6.1978, p. 45.

⁽⁷⁾ JO L 325 du 20.11.1978, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 124 du 5.5.1989, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 103 du 23.4.1991, p. 5.

⁽¹⁰⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 1.

⁽¹¹⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 11.

⁽¹²⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 95.

⁽¹³⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 154.

⁽¹⁴⁾ JO L 409 du 31.12.1992, p. 17.

⁽¹⁵⁾ JO L 195 du 29.7.1994, p. 1.

⁽¹⁶⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 1.

⁽¹⁷⁾ JO L 169 du 8.7.1996, p. 1.

⁽¹⁸⁾ JO L 18 du 21.1.1997, p. 7.

⁽¹⁹⁾ JO L 233 du 25.8.1997, p. 1.

— directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 1998 concernant les véhicules à moteur et leurs remorques destinés au transport de marchandises dangereuses par route et modifiant la directive 70/156/CEE relative à la réception CE par type des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹⁾,

— directive 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE ⁽²⁾,

— directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 concernant le chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 78/548/CEE du Conseil ⁽³⁾,

— directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE ⁽⁴⁾,

— directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 71/127/CEE ⁽⁵⁾.

(34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant la sécurité et les performances environnementales des véhicules à moteur et des pneumatiques, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité, consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

⁽¹⁾ JO L 11 du 16.1.1999, p. 25.

⁽²⁾ JO L 203 du 10.8.2000, p. 9.

⁽³⁾ JO L 292 du 9.11.2001, p. 21.

⁽⁴⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des exigences:

- 1) pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, en ce qui concerne leur sécurité,
- 2) pour l'homologation des véhicules à moteur portant sur la sécurité, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des indicateurs de changement de vitesse, et
- 3) pour l'homologation des pneumatiques nouvellement produits, en ce qui concerne leur sécurité, leur capacité de résistance au roulement et le bruit de roulement qu'ils émettent.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M, N et O et aux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés tels que définis à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE, sous réserve des articles 5 à 12 du présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 3 de la directive 2007/46/CE s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) «contrôle électronique de la stabilité»: une fonction de contrôle électronique qui améliore la stabilité dynamique du véhicule;
- 2) «véhicule M₂ ou M₃ de classe I»: un véhicule M₂ ou M₃ d'une capacité de plus de 22 passagers outre le conducteur et comprenant des zones pour les passagers se tenant debout, en vue de permettre les mouvements fréquents des passagers;
- 3) «véhicule M₂ ou M₃ de classe A»: un véhicule M₂ ou M₃ d'une capacité n'excédant pas 22 passagers, outre le conducteur, destiné à transporter des passagers en position debout et comportant des sièges et des zones pour passagers debout;
- 4) «système de détection de dérive de la trajectoire»: un système qui avertit le conducteur d'une dérive involontaire du véhicule hors de sa trajectoire;

- 5) «système avancé de freinage d'urgence»: un système qui peut détecter automatiquement une situation d'urgence et activer le système de freinage du véhicule pour ralentir le véhicule et ainsi éviter ou atténuer une collision;
- 6) «indice de capacité de charge»: un ou deux nombres qui indiquent la charge que peut supporter le pneumatique, en montage simple ou en montage simple et en montage jumelé, à la vitesse caractéristique de la catégorie de vitesse dont il relève, et lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions définies par le fabricant;
- 7) «système de contrôle de la pression des pneumatiques»: un système monté sur un véhicule qui est capable d'évaluer la pression des pneumatiques ou la variation de la pression dans le temps et de transmettre l'information correspondante à l'utilisateur pendant que le véhicule roule;
- 8) «pneumatique à usage spécial»: un pneumatique conçu à la fois pour un usage routier et un usage non routier, ou pour d'autres utilisations spéciales;
- 9) «pneumatique professionnel tout-terrain»: un pneumatique à usage spécial utilisé essentiellement hors piste, dans des conditions difficiles;
- 10) «pneumatique renforcé ou "extra load"»: une structure de pneumatique de gamme C1 dans laquelle la carcasse du pneumatique est conçue pour supporter une charge plus importante qu'un pneumatique standard de même classe;
- 11) «pneumatique neige»: un pneumatique dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule;
- 12) «pneumatique de secours à usage temporaire de type T»: un pneumatique de secours à usage temporaire conçu pour être utilisé à une pression de gonflage supérieure à celles établies pour les pneumatiques standard et renforcés;
- 13) «pneumatique traction»: un pneumatique de classe C2 ou C3, portant l'inscription «M+S» ou «M.S» ou «M&S» et conçu pour être monté sur le ou les essieux moteurs du véhicule;
- 14) «usager de la route non protégé»: les piétons, les cyclistes et les motocyclistes;
- 15) «indicateur de changement de vitesse»: un indicateur visible qui recommande au conducteur de changer de vitesse;
- 16) «boîte de vitesse manuelle»: une boîte de vitesse pouvant être utilisée de sorte que le changement entre toutes les vitesses ou entre certaines d'entre elles est toujours une conséquence immédiate d'une action du conducteur, indépendamment de son exécution physique. Ceci ne couvre pas les systèmes dans lesquels le conducteur peut uniquement présélectionner une certaine stratégie de changement de vitesse ou limiter le nombre de vitesses disponibles pour la conduite, et les changements de vitesse proprement dits sont effectués indépendamment de la décision du conducteur, en fonction de certains schémas de conduite.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS*Article 4***Obligations générales**

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.
2. Les constructeurs peuvent demander l'homologation en ce qui concerne tous les systèmes et l'installation de tous les composants et entités techniques distinctes prévus par le présent règlement ou en ce qui concerne un ou plusieurs systèmes et l'installation d'un ou de plusieurs composants et d'une ou de plusieurs entités techniques distinctes visés par le présent règlement. L'homologation conformément aux règlements CEE-ONU énumérés à l'annexe IV est considérée comme une homologation CE conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.
3. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.

*Article 5***Exigences générales et essais**

1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants et les autres usagers de la route.
2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes soient conformes aux exigences concernées établies par le présent règlement et ses mesures d'application, y compris les exigences relatives:
 - a) à l'intégrité de la structure du véhicule, y compris les essais d'impact;
 - b) aux systèmes d'aide à la conduite du véhicule, y compris la direction, le freinage et les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité;
 - c) aux systèmes conçus pour donner au conducteur de la visibilité et des informations sur l'état du véhicule et de l'espace environnant, y compris les vitrages, les rétroviseurs et les systèmes d'information du conducteur;
 - d) aux systèmes d'éclairage du véhicule;
 - e) à la protection des occupants du véhicule, y compris l'aménagement intérieur, les appuie-tête, les ceintures de sécurité, les ancrages ISOfix ou les dispositifs intégrés de retenue pour enfants et les portières du véhicule;
 - f) à l'extérieur du véhicule et aux accessoires;
 - g) à la compatibilité électromagnétique;

- h) aux avertisseurs sonores;
- i) aux systèmes de chauffage;
- j) aux dispositifs destinés à empêcher l'utilisation non autorisée;
- k) aux systèmes d'identification du véhicule;
- l) aux masses et dimensions;
- m) à la sécurité électrique;
- n) aux indicateurs de changement de vitesse.

3. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à cette fin, comme indiqué à l'annexe I.

Article 6

Exigences spécifiques relatives à certains véhicules des catégories N et O

1. Outre les exigences établies aux articles 5, 8, 9, 10 et 12, et les mesures d'application y afférentes, les véhicules des catégories N et O satisfont, le cas échéant, aux exigences établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article et à leurs mesures d'application.
2. Les véhicules des catégories N₂ et N₃ sont construits de manière à assurer qu'en cas de collision frontale avec un autre véhicule, le risque de blessure par encastrement d'un occupant du véhicule soit minimisé.
3. Les véhicules des catégories N₂, N₃, O₃ et O₄ sont construits de manière à assurer qu'en cas de collision latérale avec un usager de la route non protégé, le risque de blessure par encastrement de cet usager de la route non protégé soit minimisé.
4. La cabine du véhicule ou l'espace prévu pour le conducteur et les passagers est suffisamment résistant pour offrir une protection aux occupants en cas d'impact, au regard du règlement CEE-ONU n° 29.
5. Les véhicules des catégories N₂, N₃, O₃ et O₄ sont construits de manière à minimiser l'effet des projections du véhicule sur la capacité de vision des conducteurs d'autres véhicules.

Article 7

Exigences spécifiques relatives aux véhicules des catégories M₂ et M₃

1. Outre les exigences faisant l'objet des articles 5, 8, 9, 10 et 12, et les mesures d'application y afférentes, les véhicules des

catégories M₂ et M₃ satisfont, le cas échéant, aux exigences établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article et à leurs mesures d'application.

2. La capacité de chargement d'un véhicule, y compris les passagers assis et debout, et les utilisateurs de chaise roulante, est appropriée à la masse, à la taille et à la configuration du véhicule.

3. Les carrosseries des véhicules sont conçues et construites de façon à permettre la conduite du véhicule de manière sûre et stable, même à pleine capacité. Des mesures sont prises pour assurer l'accès et l'évacuation du véhicule en sécurité, notamment en cas d'urgence.

4. Les véhicules de la classe I sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs de chaise roulante.

5. Les matériaux utilisés pour l'intérieur de la carrosserie des autobus et des autocars empêchent autant que possible, ou du moins retardent, la propagation du feu afin de permettre aux occupants d'évacuer le véhicule en cas d'incendie.

Article 8

Classification des pneumatiques

1. Les pneumatiques sont classés comme suit:
 - a) pneumatiques de la classe C1 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules des catégories M₁, N₁, O₁ et O₂;
 - b) pneumatiques de la classe C2 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₃ ou O₄, ayant un indice de capacité de charge en montage simple ≤ 121 et un symbole de catégorie de vitesse ≥ «N»;
 - c) pneumatiques de la classe C3 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₃ ou O₄ ayant l'un des indices de capacité de charge suivants:
 - i) indice de capacité de charge en montage simple ≤ 121 et symbole de catégorie de vitesse ≤ «M»;
 - ii) indice de capacité de charge en montage simple ≥ 122.

Un pneumatique peut être classé dans plus d'une classe, pour autant qu'il satisfasse à toutes les exigences de chaque classe dans laquelle il est classé.

2. La liste des indices de capacité de charge et de leurs masses correspondantes figurant dans les règlements CEE-ONU 30 et 54 s'applique.

Article 9

Dispositions spécifiques relatives aux pneumatiques des véhicules, au montage des pneumatiques et aux systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques

1. Tous les pneumatiques fournis dans l'équipement d'un véhicule, y compris, le cas échéant, les pneumatiques de secours, sont adaptés pour être montés sur les véhicules auxquels ils sont destinés, notamment en ce qui concerne leurs dimensions et leurs caractéristiques de vitesse et de charge.

2. Les véhicules de la catégorie M1 sont équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques précis capable, si nécessaire, d'avertir le conducteur, à l'intérieur du véhicule, de toute perte de pression d'un pneumatique, ce qui est favorable à une consommation optimale ainsi qu'à la sécurité routière. Des limites appropriées sont fixées dans les prescriptions techniques pour réaliser ceci, permettant également une approche rentable et neutre du point de vue de la technologie à l'égard du développement de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques précis.

3. Tous les pneumatiques C1 satisfont aux exigences relatives à l'adhérence sur revêtement humide figurant à l'annexe II, partie A.

4. Tous les pneumatiques satisfont aux exigences relatives à la résistance au roulement figurant à l'annexe II, partie B.

5. Tous les pneumatiques satisfont aux exigences relatives au bruit de roulement figurant à l'annexe II, partie C.

6. Les paragraphes 3, 4 et 5 ne s'appliquent pas aux:

- a) pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h;
- b) pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur à 254 mm ou supérieur ou égal à 635 mm;
- c) pneumatiques de secours à usage temporaire de type T;
- d) pneumatiques conçus uniquement pour être montés sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1990;
- e) pneumatiques pourvus de dispositifs supplémentaires pour améliorer les propriétés de traction.

7. Les exigences relatives à la résistance au roulement et au bruit de roulement énoncées à l'annexe II, parties B et C, ne s'appliquent pas aux pneumatiques professionnels tout-terrain.

Article 10

Systèmes de véhicule avancés

1. Sous réserve des exemptions établies conformément à l'article 14, paragraphe 3, point a), les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système avancé de freinage d'urgence qui satisfait aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

2. Sous réserve des exemptions établies conformément à l'article 14, paragraphe 3, point a), les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système de détection de dérive de la trajectoire qui satisfait aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

Article 11

Indicateurs de changement de vitesse

Les véhicules de la catégorie M₁ ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg et les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 et qui disposent d'une boîte de vitesse manuelle sont équipés d'indicateurs de changement de vitesse conformément aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

Article 12

Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité

1. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité répondant aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

2. À l'exception des véhicules tout-terrain définis à l'annexe II, section A, points 4.2 et 4.3, de la directive 2007/46/CE, les véhicules ci-après sont équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité satisfaisant aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application:

- a) les véhicules des catégories M₂ et M₃, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les autobus et autocars articulés et les autobus de classe I ou de classe A;
- b) les véhicules des catégories N₂ et N₃, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les tracteurs pour semi-remorques dont la masse totale du véhicule est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, et les véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II, section A, points 5.7 et 5.8 de la directive 2007/46/CE;
- c) les véhicules des catégories O₃ et O₄ équipés d'une suspension pneumatique, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les remorques pour le transport de charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES

Article 13

Homologation des véhicules, composants et entités techniques distinctes

1. Au 1^{er} novembre 2011, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M₁ et N₁ qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

En fonction des dates de mise en œuvre figurant dans le tableau 1 de l'annexe V, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

2. Avec effet au 1^{er} novembre 2012, les autorités nationales refusent d'accorder, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts par les articles 5 à 8, l'article 9, paragraphe 2, et l'article 11:

- a) l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories spécifiées dans lesdits articles et leurs mesures d'application, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application, et
- b) l'homologation CE aux nouveaux types de composants ou d'entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, lorsque ces composants ou entités techniques ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

3. Avec effet au 1^{er} novembre 2012, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines des pneumatiques couverts par l'article 9, paragraphes 1 et 3 à 7, et l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, d'accorder l'homologation CE aux composants et entités techniques distinctes qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

Avec effet au 1^{er} novembre 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines des pneumatiques couverts par l'article 9, paragraphes 1 et 3 à 7, et l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M, N et O qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

4. En fonction des dates de mise en œuvre figurant dans le tableau 2 de l'annexe V, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les certificats de conformité pour des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

5. Avec effet au 1^{er} novembre 2014, les autorités nationales, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts par les articles 5, 6, 7, 8, l'article 9, paragraphes 1 à 4, l'article 11, l'article 12, paragraphe 1, et les parties A et B de l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement pour les pneumatiques C3 et des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II:

a) considèrent les certificats de conformité pour des véhicules neufs des catégories spécifiées dans lesdits articles comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pièces ou entités techniques distinctes neuves qui sont destinées à ces véhicules, lorsque ces pièces ou entités techniques ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

6. Avec effet au 1^{er} novembre 2016, les autorités nationales, pour des motifs liés au bruit de roulement des pneumatiques et, en ce qui concerne les pneumatiques C3, également pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement figurant dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II:

a) considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

7. Avec effet au 1^{er} novembre 2016, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, d'accorder l'homologation CE des pièces et entités techniques distinctes aux nouveaux types de pneumatiques qui ne satisfont pas aux valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

8. Avec effet au 1^{er} novembre 2017, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M, N ou O qui ne satisfont pas aux valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

9. Avec effet au 1^{er} novembre 2018, les autorités nationales:

a) pour des motifs liés aux valeurs limites de résistance au roulement des pneumatiques C1 et C2 définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, considèrent que les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O ne sont plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

10. Avec effet au 1^{er} novembre 2020, les autorités nationales:

a) pour des motifs liés aux valeurs limites de résistance au roulement des pneumatiques C3 définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

11. Les pneumatiques C1, C2 et C3 qui ont été fabriqués avant les dates indiquées aux paragraphes 5, 6, 9 et 10, et qui ne satisfont pas aux exigences de l'annexe II peuvent être vendus pendant une période n'excédant pas 30 mois suivant ces dates.

12. Avec effet au 1^{er} novembre 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules couverts par l'article 10, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃ qui ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

13. Avec effet au 1^{er} novembre 2015, les autorités nationales, pour des motifs liés à la sécurité des véhicules couverts par l'article 10, considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

14. Les autorités nationales permettent la vente et la mise en service de véhicules, de pièces et d'entités techniques distinctes homologués avant les dates visées au paragraphes 1, 2 et 3, et continuent d'accorder l'extension des homologations de ces véhicules, pièces et entités techniques distinctes conformément à l'acte réglementaire au titre duquel ces homologations ont été initialement autorisées ou accordées, à moins que les prescriptions applicables à ces véhicules, pièces et entités techniques distinctes aient été modifiées ou que de nouvelles exigences aient été ajoutées par le présent règlement et ses mesures d'application.

Les autorités nationales permettent la vente et la mise en service, et continuent d'accorder des extensions aux homologations CE des pièces de rechange et entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques de rechange, destinées aux véhi-

cules homologués avant la date visée aux paragraphes 1, 2 et 3, conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle ces homologations ont été initialement autorisées ou accordées.

15. Sans préjudice des paragraphes 1 à 14, et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application visées à l'article 14, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne peuvent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts aux articles 5 à 12:

a) refuser d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à un nouveau type de véhicule ou d'accorder l'homologation CE des pièces et entités techniques distinctes à un nouveau type de pièce ou unité technique distincte lorsque ce véhicule, cette pièce ou unité technique distincte satisfait au présent règlement et à ses mesures d'application, ni

b) interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un véhicule neuf ou interdire la vente ou la mise en service d'une pièce ou unité technique distincte neuve lorsque le véhicule, la pièce ou l'unité technique distincte concerné satisfait au présent règlement et à ses mesures d'application.

CHAPITRE IV

MISE EN ŒUVRE

Article 14

Mesures d'application

1. La Commission arrête les mesures d'application suivantes:

a) des règles détaillées concernant les procédures, essais et exigences techniques spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques, de leurs composants et de leurs entités techniques distinctes eu égard aux dispositions des articles 5 à 12;

b) des règles détaillées concernant les prescriptions de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux en tenant compte du règlement CEE-ONU n° 105;

c) une définition plus précise des caractéristiques physiques qu'un pneumatique doit posséder et des exigences de performance auxquelles il doit satisfaire pour être qualifié de «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé», pneumatique «extra load», «pneumatique neige», «pneumatique de secours à usage temporaire de type T», ou «pneumatique traction» conformément aux points 8 à 13 de l'article 3, paragraphe 2;

d) des mesures modifiant les valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement définies dans les parties B et C de l'annexe II dans la mesure où elles sont rendues nécessaires par des changements dans les procédures d'essais, et sans abaisser le niveau de protection de l'environnement;

- e) des règles détaillées concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit visés au point 1 de la partie C de l'annexe II;
- f) des mesures modifiant l'annexe IV afin d'y inclure les règlements CEE-ONU ayant un caractère contraignant en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de la décision 97/836/CE.

2. Les mesures visées au paragraphe 1, à l'exception de celles ayant trait aux dispositions de l'article 10, sont adoptées avant le 31 décembre 2010.

Les mesures ayant trait aux dispositions de l'article 10 sont adoptées avant le 31 décembre 2011.

3. La Commission peut arrêter les mesures d'application suivantes:

- a) des mesures d'exemption de certains véhicules ou classes de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ de l'obligation d'être équipés d'un système de véhicule avancé visé à l'article 10, lorsque, à la suite d'une analyse coût-bénéfice et eu égard à tous les aspects pertinents en matière de sécurité, l'application de ce type de système n'est pas appropriée au véhicule ou à la classe de véhicules concernés;
- b) avant le 31 décembre 2010, et sur la base d'une analyse coût-bénéfice, réduire la période prévue à l'article 13, paragraphe 11, qui peut varier selon la classe ou la catégorie de pneumatiques concernée.

4. Les mesures prévues par le présent article, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), institué à l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Sanctions

1. Les États membres établissent les règles concernant les sanctions applicables aux infractions des constructeurs au

présent règlement et à ses mesures d'application, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Au plus tard le 20 février 2011 ou, le cas échéant, dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la mesure d'application concernée, les États membres notifient ces dispositions à la Commission et notifient, sans délai, toute modification ultérieure les affectant.

2. Les types d'infraction donnant lieu à des sanctions comprennent au moins:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures d'homologation ou des procédures de rappel;
- b) la falsification de résultats d'essais en vue de l'homologation;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception.

Article 17

Rapport

Au plus tard le 1^{er} décembre 2012, et par la suite tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement ou d'autres législations communautaires pertinentes en vue d'ajouter de nouvelles fonctions de sécurité.

Article 18

Modification de la directive 2007/46/CE

Les annexes IV, VI, XI et XV de la directive 2007/46/CE sont modifiées conformément à l'annexe III du présent règlement.

Article 19

Abrogation

1. Avec effet au 1^{er} novembre 2014, les directives 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, et 2003/97/CE sont abrogées.

2. Avec effet au 1^{er} novembre 2017, la directive 92/23/CEE est abrogée.

3. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

Article 20

Entrée en vigueur

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

Il s'applique à partir du 1^{er} novembre 2011.

L'article 13, paragraphe 15, l'article 14, ainsi que les points 1 a) iii), b) iii) et iv), 2 c), 3 a) iii), b) iii), c) iii), d) iii), e) iii) et f) i), de l'annexe III s'appliquent à partir du 20 août 2009.

Les points 1 a) i) et b) i), 2 a), 3 a) i) et b) i), c) i), d) i), e) i) et f) ii), de l'annexe III s'appliquent à partir du 1^{er} novembre 2014.

Les points 1 a) ii) et b) ii), 2 b), 3 a) ii) et b) ii), c) ii), d) ii), e) ii) et 4 de l'annexe III s'appliquent à partir du 1^{er} novembre 2017.

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

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

E. ERLANDSSON

Objet	Applicabilité									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identification des commandes, témoins et indicateurs	X	X	X	X	X	X				
Dispositifs de dégivrage et de désembuage	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Essuie-glaces et lave-glaces	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Chauffage de l'habitacle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Recouvrement des roues	X									
Appui-tête	X									
Protection latérale					X	X			X	X
Systèmes antiprojections					X	X			X	X
Vitrages de sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pneumatiques	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Limiteurs de vitesse		X	X		X	X				
Masses et dimensions	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Saillies extérieures des cabines				X	X	X				
Attelages	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Comportement au feu			X							
Autobus et cars		X	X							
Collision frontale	X (⁴)									
Collision latérale	X (⁵)			X (⁵)						
Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant					X	X				

(¹) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'un dispositif adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

(²) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis de lave-glaces et d'essuie-glaces adéquats.

(³) Uniquement pour les véhicules équipés de dispositifs d'attelage.

(⁴) Masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 2,5 tonnes.

(⁵) Uniquement applicable aux véhicules dont le «point de référence de place assise (point "R")» du siège le plus bas n'est pas situé à plus de 700 mm au-dessus du niveau du sol. Le point «R» est défini dans le règlement n° 95 CEE-ONU.

(⁶) Uniquement lorsque le constructeur demande la réception d'un véhicule spécifiquement destiné au transport de marchandises dangereuses.

ANNEXE II

Exigences concernant les pneumatiques relatives à l'adhérence sur revêtement humide, à la résistance au roulement et au bruit de roulement

PARTIE A — EXIGENCES RELATIVES À L'ADHÉRENCE SUR REVÊTEMENT HUMIDE

Les pneumatiques de la classe C1 doivent satisfaire aux exigences suivantes:

Catégorie d'utilisation	Indice d'adhérence sur revêtement humide (G)
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse («Q» ou en dessous excluant «H») indiquant une vitesse maximale permise ne dépassant pas 160 km/h	≥ 0,9
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse («R» ou au-dessus incluant «H») indiquant une vitesse maximale permise supérieure à 160 km/h	≥ 1,0
Pneumatique normal (type route)	≥ 1,1

PARTIE B — EXIGENCES RELATIVES À LA RÉSISTANCE AU ROULEMENT

Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour chaque type de pneumatique, mesurées conformément à ISO 28580, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes:

Tableau 1

Classe de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) 1 ^e phase
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tableau 2

Classe de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) 2 ^e phase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Pour les pneumatiques neige, les valeurs limites du tableau 2 sont augmentées de 1 kg/tonne.

PARTIE C — EXIGENCES RELATIVES AU BRUIT DE ROULEMENT

1. Les niveaux de bruit déterminés conformément à la procédure spécifiée dans les mesures d'application du présent règlement ne doivent pas dépasser les limites indiquées au point 1.1 ou 1.2. Les tableaux des points 1.1 et 1.2 représentent les valeurs mesurées corrigées de la température, excepté dans le cas des pneumatiques C3, et de la tolérance de l'instrument et arrondies à la valeur entière la plus proche.
- 1.1 Pneumatiques de la classe C1, en référence à la largeur nominale du boudin du pneumatique qui a été testé:

Classe de pneumatique	Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Pour les pneumatiques neige, les pneumatiques «extra load» ou renforcés, ou une combinaison de ces classifications, les valeurs susvisées sont augmentées de 1 dB(A).

- 1.2 Les pneumatiques des classes C2 et C3, en référence à la catégorie d'utilisation de la gamme de pneumatiques:

Classe de pneumatique	Catégorie d'utilisation	Valeurs limites en dB(A)
C2	Pneumatiques normaux	72
	Pneumatiques traction	73
C3	Pneumatiques normaux	73
	Pneumatiques traction	75

Pour les pneumatiques à usage spécial, les valeurs limites sont augmentées de 2 dB(A). Une augmentation supplémentaire de 2 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige de la catégorie de pneumatiques traction C2. Pour toutes les autres catégories de pneumatiques C2 et C3, une augmentation de 1 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige.

ANNEXE III

Modification de la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

1) À l'annexe IV, la partie I est modifiée comme suit:

a) le tableau est modifié comme suit:

i) les points 3 à 10, 12 à 38, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;

ii) le point 46 est supprimé;

iii) la rangée suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Applicabilité										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	JO L du 200, 31.7.2009, p. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) l'appendice est modifié comme suit:

i) les points 3 à 10, 12 à 37, 44, 45 et 50 à 54 du tableau sont supprimés;

ii) le point 46 du tableau est supprimé;

iii) la rangée suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M ₁
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	JO L 200, 31.7.2009, p. 1.	P/A»

iv) dans la «légende», le texte suivant est ajouté:

«P/A: Le présent règlement est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini par les mesures d'application du présent règlement.».

2) Dans l'appendice à l'annexe VI, le tableau est modifié comme suit:

a) les points 3 à 10, 12 à 38, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;

b) le point 46 est supprimé;

c) la rangée suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire ⁽¹⁾	Modifié par	Applicable aux variantes
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009»		

e) dans l'appendice 5, le tableau est modifié comme suit:

i) les points 3 à 10, 12 à 36, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;

ii) le point 46 est supprimé;

iii) la ligne suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Grue mobile de la catégorie N ₃
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	P/A»

f) la «signification des lettres» est modifiée comme suit:

i) les points C, U, W5, et W6 sont supprimés;

ii) le texte suivant est ajouté:

«P/A: Le présent acte réglementaire est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini dans les mesures d'application du présent règlement.».

4) Dans le tableau de l'annexe XV, le point 46 est supprimé.

ANNEXE IV

Liste des règlements CEE-ONU ayant valeur contraignante

—

ANNEXE V

Dates de mise en œuvre des prescriptions relatives aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

Tableau 1 — Dates de mise en œuvre pour les nouveaux types de véhicules

Catégorie de véhicule	Date de mise en œuvre
M ₂	11 juillet 2013
M ₃ (classe III)	1 ^{er} novembre 2011
M ₃ < 16 tonnes (transmission pneumatique)	1 ^{er} novembre 2011
M ₃ (classes II et B (transmission hydraulique)	11 juillet 2013
M ₃ (classe III) (transmission hydraulique)	11 juillet 2013
M ₃ (classe III) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
M ₃ (classe II) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
M ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
N ₂ (transmission hydraulique)	11 juillet 2013
N ₂ (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
N ₂ (autres que susmentionnées)	11 juillet 2012
N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques)	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [3 essieux avec contrôle de transmission électrique (EBS)]	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [2 et 3 essieux avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	11 juillet 2012
N ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
O ₃ (charge d'essieu combinée entre 3,5 et 7,5 tonnes)	11 juillet 2012
O ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
O ₄	1 ^{er} novembre 2011

Tableau 2 — Dates de mise en œuvre pour les véhicules neufs

Catégorie de véhicule	Date de mise en œuvre
M ₂	11 juillet 2015
M ₃ (classe III)	1 ^{er} novembre 2014
M ₃ <16 tonnes (transmission pneumatique)	1 ^{er} novembre 2014
M ₃ (classes II et B (transmission hydraulique))	11 juillet 2015
M ₃ (classe III) (transmission hydraulique)	11 juillet 2015
M ₃ (classe III) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
M ₃ (classe II) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
M ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
N ₂ (transmission hydraulique)	11 juillet 2015
N ₂ (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
N ₂ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques)	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [3 essieux avec contrôle de transmission électrique (EBS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [2 et 3 essieux avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
O ₃ (charge d'essieu combinée entre 3,5 et 7,5 tonnes)	1 ^{er} novembre 2014
O ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
O ₄	1 ^{er} novembre 2014

RÈGLEMENT (CE) N° 662/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 13 juillet 2009****instituant une procédure pour la négociation et la conclusion d'accords entre les États membres et des pays tiers sur des questions particulières concernant le droit applicable aux obligations contractuelles et non contractuelles**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 61, point c), son article 65 et son article 67, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le titre IV de la troisième partie du traité fournit la base juridique permettant l'adoption de la législation communautaire dans le domaine de la coopération judiciaire en matière civile.

(2) La coopération judiciaire en matière civile entre les États membres et les pays tiers est traditionnellement régie par des accords entre les États membres et les pays tiers. Ces accords, qui sont nombreux, reflètent souvent les liens particuliers unissant un État membre et un pays tiers et visent à offrir un cadre juridique approprié qui réponde aux besoins spécifiques des parties concernées.

(3) L'article 307 du traité impose aux États membres de recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer toutes incompatibilités entre l'acquis communautaire et les accords internationaux conclus entre des États membres et des pays tiers. Cela peut impliquer la nécessité de renégocier lesdits accords.

(4) Afin de créer un cadre juridique approprié pour répondre aux besoins spécifiques d'un État membre donné dans ses relations avec un pays tiers, il peut également être manifestement nécessaire de conclure, avec les pays tiers, de nouveaux accords ayant trait à des domaines de la justice civile qui relèvent du titre IV de la troisième partie du traité.

(5) Dans son avis 1/03 du 7 février 2006 portant sur la conclusion de la nouvelle convention de Lugano, la Cour de justice des Communautés européennes a confirmé que la Communauté a acquis une compétence exclusive pour conclure un accord international tel que la convention de Lugano avec des pays tiers sur des questions affectant les règles contenues dans le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽²⁾ (Bruxelles I).

(6) Il appartient à la Communauté de conclure, en vertu de l'article 300 du traité, des accords entre elle-même et un pays tiers sur les questions qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté.

(7) L'article 10 du traité impose aux États membres de faciliter l'accomplissement de la mission de la Communauté et de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du traité. Ce devoir de coopération loyale a une portée générale et ne dépend pas du caractère exclusif ou non de la compétence communautaire.

(8) En ce qui concerne les accords conclus avec des pays tiers sur des questions spécifiques de justice civile relevant de la compétence exclusive de la Communauté, il y a lieu d'instituer une procédure cohérente et transparente afin d'autoriser les États membres à modifier un accord existant ou à négocier et conclure un nouvel accord, notamment lorsque la Communauté elle-même n'a pas manifesté son intention d'exercer sa compétence externe en vue de conclure un accord au moyen d'un mandat de négociation existant déjà ou d'un mandat de négociation envisagé. Cette procédure ne devrait pas affecter la compétence exclusive de la Communauté ni les dispositions des articles 300 et 307 du traité. Elle devrait être considérée comme une mesure exceptionnelle et avoir une portée et une durée limitées.

(9) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer si la Communauté a déjà conclu un accord avec le pays tiers concerné sur le même sujet. Deux accords ne devraient être considérés comme portant sur le même sujet que si et dans la mesure où ils régissent en substance les mêmes questions juridiques spécifiques. Les dispositions ne contenant que des déclarations d'intention générale de coopérer quant à ces questions ne devraient pas être considérées comme portant sur le même sujet.

⁽¹⁾ Avis du Parlement européen du 7 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 juillet 2009.

⁽²⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

- (10) À titre exceptionnel, certains accords régionaux entre quelques États membres et un petit nombre de pays tiers, par exemple deux ou trois, qui visent à traiter des situations locales et auxquels d'autres États ne peuvent être parties, devraient également relever du champ d'application du présent règlement.
- (11) Pour éviter qu'un accord envisagé par un État membre ne prive d'effet le droit communautaire et ne porte atteinte au bon fonctionnement du système mis en place par ledit droit, ou ne compromette la politique de la Communauté en matière de relations extérieures telle que décidée par celle-ci, il convient que l'État membre concerné soit tenu de notifier son intention à la Commission afin d'obtenir une autorisation pour ouvrir ou poursuivre des négociations officielles sur un accord ainsi que pour conclure un accord. Une telle notification devrait être effectuée par courrier ou par voie électronique. Elle devrait contenir toutes les informations et la documentation utiles pour permettre à la Commission d'évaluer l'incidence attendue du résultat des négociations sur le droit communautaire.
- (12) Il y a lieu d'évaluer si la Communauté a un intérêt suffisant pour conclure un accord bilatéral entre elle-même et le pays tiers concerné ou, le cas échéant, pour remplacer un accord bilatéral existant, conclu entre un État membre et un pays tiers, par un accord conclu par la Communauté. À cette fin, tous les États membres devraient être informés de toute notification reçue par la Commission concernant un accord envisagé par un État membre, afin de leur permettre de manifester leur intérêt à se joindre à l'initiative de l'État membre qui a émis la notification. Dans le cas où il ressortirait de cet échange d'informations que la Communauté a un intérêt suffisant, la Commission devrait envisager de proposer un mandat de négociation en vue de la conclusion d'un accord entre la Communauté et le pays tiers concerné.
- (13) Si, dans le cadre de son évaluation quant à l'opportunité d'autoriser un État membre à ouvrir des négociations avec un pays tiers, la Commission demande des informations complémentaires audit État membre, cette requête ne devrait pas modifier le délai dans lequel la Commission est tenue de rendre une décision motivée concernant la demande dudit État membre.
- (14) Lorsqu'elle autorise l'ouverture de négociations officielles, la Commission devrait pouvoir, si nécessaire, proposer des directives de négociation ou demander l'insertion de clauses particulières dans l'accord envisagé. Elle devrait être tenue pleinement informée tout au long des différentes étapes des négociations dès lors que celles-ci portent sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement et elle devrait être autorisée à participer en qualité d'observateur aux négociations concernant ces questions.
- (15) Lorsqu'ils notifient à la Commission leur intention d'engager des négociations avec un pays tiers, les États membres devraient uniquement être tenus de transmettre à la Commission les éléments utiles lui permettant de procéder à une évaluation. L'autorisation donnée par la Commission et toutes directives de négociation éventuelles ou, le cas échéant, le refus de la part de la Commission ne devraient porter que sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement.
- (16) Il convient que l'ensemble des États membres soient informés de toute notification reçue par la Commission concernant des accords envisagés ou négociés et de toute décision motivée que celle-ci a prise au titre du présent règlement. Les informations ainsi transmises devraient néanmoins être pleinement conformes aux exigences de confidentialité éventuellement posées.
- (17) Le Parlement européen, le Conseil et la Commission devraient veiller à ce que toute information identifiée comme confidentielle soit traitée conformément au règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽¹⁾.
- (18) Lorsque la Commission a l'intention, sur la base de l'évaluation à laquelle elle a procédé, de ne pas autoriser l'ouverture de négociations officielles ou la conclusion d'un accord négocié, elle devrait transmettre un avis à l'État membre concerné avant de rendre sa décision motivée. En cas de refus d'autoriser la conclusion d'un accord négocié, cet avis devrait également être transmis au Parlement européen et au Conseil.
- (19) Afin de garantir qu'il ne constitue pas un obstacle à la mise en œuvre de la politique extérieure de la Communauté dans le domaine de la coopération judiciaire en matière civile et commerciale, l'accord négocié devrait contenir une clause prévoyant soit sa dénonciation totale ou partielle, en cas de conclusion d'un accord ultérieur entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet, soit le remplacement direct des dispositions concernées de l'accord par les dispositions dudit accord ultérieur.
- (20) Il convient de prévoir des dispositions transitoires s'appliquant aux cas où, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, un État membre aurait engagé avec un pays tiers des négociations sur un accord, ou les aurait déjà achevées mais n'aurait pas encore exprimé son consentement à être lié par l'accord.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

(21) La Commission devrait présenter un rapport sur l'application du présent règlement au plus tôt huit ans après l'adoption de celui-ci pour disposer d'une expérience suffisante quant à son application. Dans ce rapport, la Commission devrait, dans le cadre de l'exercice de ses prérogatives, confirmer le caractère temporaire du présent règlement ou envisager son remplacement par un nouveau règlement portant sur le même sujet ou couvrant également des questions particulières relevant de la compétence exclusive de la Communauté et régies par d'autres instruments communautaires, tels que ceux visés au considérant 5.

(22) Si le rapport présenté par la Commission confirme le caractère temporaire du présent règlement, les États membres devraient conserver la possibilité de notifier à la Commission, après la présentation du rapport, l'existence de négociations en cours ou déjà annoncées en vue d'obtenir une autorisation d'ouvrir des négociations officielles.

(23) Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé à l'article 5 du traité, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif.

(24) Conformément à l'article 3 du protocole sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, ces États membres ont notifié leur souhait de participer à l'adoption et à l'application du présent règlement.

(25) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption du présent règlement et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement institue une procédure visant à autoriser un État membre à modifier un accord existant ou à négocier et conclure un nouvel accord avec un pays tiers, sous réserve des conditions énoncées dans le présent règlement.

Ladite procédure n'affecte pas les compétences respectives de la Communauté et des États membres.

2. Le présent règlement est applicable aux accords concernant des questions particulières relevant, entièrement ou partiel-

lement, du champ d'application du règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) ⁽¹⁾ et du règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II) ⁽²⁾.

3. Le présent règlement ne s'applique pas si la Communauté a déjà conclu un accord sur le même sujet avec le pays tiers concerné.

Article 2

Définitions

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

- a) un accord bilatéral entre un État membre et un pays tiers;
- b) un accord régional entre un nombre restreint d'États membres et de pays tiers voisins des États membres, qui porte sur certaines situations locales et auquel d'autres États ne peuvent être parties.

2. Dans le contexte des accords régionaux visés au paragraphe 1, point b), toute référence dans le présent règlement à un État membre ou à un pays tiers s'entend comme une référence aux États membres ou aux pays tiers concernés, respectivement.

Article 3

Notification à la Commission

1. Lorsqu'un État membre entend engager des négociations afin de modifier un accord existant ou en vue de conclure un nouvel accord, relevant du champ d'application du présent règlement, il notifie par écrit son intention à la Commission le plus tôt possible avant la date envisagée pour l'ouverture des négociations officielles.

2. La notification est accompagnée, le cas échéant, d'une copie de l'accord existant, du projet d'accord ou du projet de proposition ainsi que de tout autre document pertinent. L'État membre décrit l'objet des négociations et précise quelles sont les questions qui doivent être traitées dans l'accord envisagé, ou les dispositions de l'accord existant qui doivent être modifiées. L'État membre peut fournir toute autre information complémentaire.

Article 4

Évaluation par la Commission

1. Dès réception de la notification visée à l'article 3, la Commission apprécie si l'État membre peut ouvrir des négociations officielles.

⁽¹⁾ JO L 177 du 4.7.2008, p. 6.

⁽²⁾ JO L 199 du 31.7.2007, p. 40.

2. La Commission examine en premier lieu, dans le cadre de cette évaluation, si un mandat de négociation en vue de la conclusion d'un accord entre la Communauté et le pays tiers concerné est spécifiquement envisagé dans les vingt-quatre mois à venir. Si tel n'est pas le cas, la Commission apprécie si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) l'État membre concerné a fourni des informations démontrant qu'il a un intérêt particulier à conclure l'accord, en raison des liens économiques, géographiques, culturels, historiques, sociaux ou politiques existant entre l'État membre et le pays tiers concerné;
- b) sur la base des informations fournies par l'État membre, il apparaît que l'accord envisagé ne priverait pas d'effet le droit communautaire et ne porterait pas atteinte au bon fonctionnement du système mis en place par ledit droit; et
- c) l'accord envisagé ne compromettrait ni l'objet ni la finalité de la politique de la Communauté en matière de relations extérieures, telle qu'arrêtée par la Communauté.

3. Si les informations fournies par l'État membre ne sont pas suffisantes aux fins de l'évaluation, la Commission peut demander des informations complémentaires.

Article 5

Autorisation d'ouvrir les négociations officielles

1. Si l'accord envisagé remplit les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, la Commission prend, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3, une décision motivée concernant la demande de l'État membre afin de l'autoriser à ouvrir des négociations officielles sur ledit accord.

Elle peut, si nécessaire, proposer des directives de négociation et peut demander l'insertion de clauses particulières dans l'accord envisagé.

2. L'accord envisagé comporte une clause prévoyant:
 - a) soit la dénonciation totale ou partielle de l'accord en cas de conclusion d'un accord ultérieur entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet;
 - b) soit le remplacement direct des dispositions concernées de l'accord par les dispositions d'un accord ultérieur conclu entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet.

La clause visée au premier alinéa, point a), devrait être libellée selon le modèle suivant: «[nom(s) de l'État membre

ou des États membres] dénonce le présent accord, en tout ou partie, dans l'éventualité où la Communauté européenne ou la Communauté européenne et ses États membres concluraient un accord avec [nom(s) du pays tiers ou des pays tiers] sur les mêmes questions de justice civile que celles qui sont régies par le présent accord».

La clause visée au premier alinéa, point b), devrait être libellée selon le modèle suivant: «Le présent accord ou certaines des dispositions du présent accord cessent d'être applicables, en ce qui concerne les questions régies par un accord entre, d'une part, la Communauté européenne ou la Communauté européenne et ses États membres et, d'autre part, [nom(s) du pays tiers ou des pays tiers], le jour de l'entrée en vigueur de ce dernier accord».

Article 6

Refus d'autoriser l'ouverture de négociations officielles

1. Si, sur la base de l'évaluation qu'elle a menée en vertu de l'article 4, la Commission entend refuser l'autorisation d'ouvrir des négociations officielles sur l'accord envisagé, elle adresse un avis à l'État membre concerné dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3.

2. Dans les trente jours suivant la réception de l'avis de la Commission, l'État membre concerné peut demander à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers afin de trouver une solution.

3. Si l'État membre concerné ne demande pas à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers dans le délai prévu au paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les cent trente jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3.

4. En cas de pourparlers au sens du paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les trente jours suivant la fin des pourparlers.

Article 7

Participation de la Commission aux négociations

La Commission peut participer, en qualité d'observateur, aux négociations entre l'État membre et le pays tiers dans la mesure où celles-ci portent sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement. Si la Commission n'y prend pas part en qualité d'observateur, elle est tenue informée des progrès réalisés et des résultats obtenus au cours des différentes étapes des négociations.

*Article 8***Autorisation de conclure l'accord**

1. Avant la signature d'un accord négocié, l'État membre concerné notifie à la Commission le résultat des négociations et lui communique le texte de l'accord.
2. Dès réception de ladite notification, la Commission apprécie si l'accord négocié:
 - a) remplit la condition énoncée à l'article 4, paragraphe 2, point b);
 - b) remplit la condition énoncée à l'article 4, paragraphe 2, point c), dans la mesure où il existe des circonstances nouvelles et exceptionnelles ayant un lien avec cette condition; et
 - c) satisfait à l'exigence prévue à l'article 5, paragraphe 2.
3. Si l'accord négocié satisfait aux conditions et aux exigences visées au paragraphe 2, la Commission prend, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée au paragraphe 1, une décision motivée concernant la demande de l'État membre afin de l'autoriser à conclure ledit accord.

*Article 9***Refus d'autoriser la conclusion de l'accord**

1. Si, sur la base de l'évaluation qu'elle a menée en vertu de l'article 8, paragraphe 2, la Commission entend refuser d'autoriser la conclusion de l'accord négocié, elle adresse un avis à l'État membre concerné ainsi qu'au Parlement européen et au Conseil dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 8, paragraphe 1.
2. Dans les trente jours suivant la réception de l'avis de la Commission, l'État membre concerné peut demander à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers afin de trouver une solution.
3. Si l'État membre concerné ne demande pas à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers dans le délai prévu au paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les cent trente jours suivant la réception de la notification visée à l'article 8, paragraphe 1.
4. En cas de pourparlers au sens du paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les trente jours suivant la fin des pourparlers.
5. La Commission notifie sa décision au Parlement européen et au Conseil dans les trente jours suivant son adoption.

*Article 10***Confidentialité**

Lorsque l'État membre fournit à la Commission des informations au titre de l'article 3, de l'article 4, paragraphe 3, et de l'article 8, il peut lui indiquer si certaines de ces informations doivent être considérées comme confidentielles et si elles peuvent être partagées avec d'autres États membres.

*Article 11***Fourniture d'informations aux États membres**

La Commission adresse aux États membres les notifications qu'elle a reçues au titre des articles 3 et 8 et, si nécessaire, les documents qui les accompagnent, ainsi que l'ensemble de ses décisions motivées au titre des articles 5, 6, 8 et 9, sous réserve des obligations de confidentialité.

*Article 12***Dispositions transitoires**

1. Lorsqu'un État membre a déjà engagé avec un pays tiers des négociations sur un accord au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 3 à 11 sont applicables.

Si l'état d'avancement des négociations le permet, la Commission peut proposer des directives de négociation ou demander l'insertion de clauses particulières, telles que visées respectivement à l'article 5, paragraphes 1, second alinéa, et à l'article 5, paragraphe 2.

2. Lorsque, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, un État membre a déjà achevé les négociations mais n'a pas encore conclu l'accord, l'article 3, l'article 8, paragraphes 2 à 4, et l'article 9 sont applicables.

*Article 13***Réexamen**

1. Au plus tôt le 13 juillet 2017, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport relatif à l'application du présent règlement.
2. Ce rapport:
 - a) soit confirme qu'il convient que le présent règlement expire à la date déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1;
 - b) soit recommande que le présent règlement soit remplacé à compter de cette date par un nouveau règlement.
3. Si le rapport recommande que le présent règlement soit remplacé comme prévu au paragraphe 2, point b), il est accompagné d'une proposition législative appropriée.

*Article 14***Expiration**

1. Le présent règlement expire trois ans après la présentation par la Commission du rapport visé à l'article 13.

Le délai de trois ans visé au premier alinéa commence à courir à partir du premier jour du mois suivant la présentation du rapport, soit au Parlement européen, soit au Conseil, la date la plus tardive étant retenue.

2. Nonobstant l'expiration du présent règlement à la date déterminée conformément au paragraphe 1, toutes les négociations, en cours à cette date, qui ont été engagées par un État membre au titre du présent règlement peuvent se poursuivre et être menées à leur terme conformément au présent règlement.

*Article 15***Entrée en vigueur**

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément au traité instituant la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

E. ERLANDSSON

RÈGLEMENT (CE) N° 663/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 juillet 2009

établissant un programme d'aide à la relance économique par l'octroi d'une assistance financière communautaire à des projets dans le domaine de l'énergie

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'économie européenne est confrontée à un fort ralentissement résultant de la crise financière. Il convient de prendre immédiatement des mesures extraordinaires pour remédier à cette situation économique grave et sans précédent. Pour rétablir la confiance des acteurs du marché, il convient de mettre au point sans plus attendre des mesures ayant un impact sur l'économie.
- (2) Parallèlement, il est clair que la résistance et la viabilité à long terme de l'économie européenne dépendent de son adaptation en vue de répondre aux impératifs de la sécurité énergétique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les préoccupations croissantes concernant la fiabilité de l'approvisionnement en gaz appuient cette conclusion.
- (3) Compte tenu de ces préoccupations, le Conseil européen des 11 et 12 décembre 2008 a approuvé dans ses conclusions un plan européen pour la relance économique (le «plan de relance»), présenté par la Commission le 26 novembre 2008, qui fixe les modalités de la coordination des politiques des États membres et de l'Union européenne et donne une nouvelle impulsion à l'économie européenne, ciblée sur les objectifs à long terme de la Communauté.
- (4) Une partie importante du plan de relance consiste à proposer une hausse des dépenses communautaires dans certains secteurs stratégiques, de façon à remédier au manque de confiance des investisseurs et à contribuer

à ouvrir la voie à une économie plus forte à l'avenir. Le Conseil européen a invité la Commission à présenter une liste de projets concrets, en tenant compte d'un équilibre géographique adéquat, afin de renforcer les investissements dans le développement, notamment, de projets d'infrastructures.

- (5) Pour que le plan de relance soit efficace, il est essentiel de financer des mesures permettant d'agir rapidement face à la crise économique et aux besoins énergétiques urgents de la Communauté. Toutefois, le programme particulier établi par le présent règlement ne devrait en aucun cas constituer un précédent pour les taux de cofinancement futurs dans le domaine des investissements dans les infrastructures.
- (6) Afin d'avoir un effet tangible et substantiel, ces mesures devraient être ciblées sur un petit nombre de secteurs spécifiques dans lesquels l'action contribuerait sensiblement à la réalisation des objectifs en matière de sécurité de l'approvisionnement énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans lesquels il existe de grands projets arrivés à maturité qui permettent d'utiliser de manière efficace et efficiente d'importants montants d'assistance financière et qui sont susceptibles d'attirer des investissements significatifs provenant d'autres sources, notamment de la Banque européenne d'investissement, et dans lesquels l'action au niveau communautaire apporterait une valeur ajoutée. Les secteurs des infrastructures pour le gaz et l'électricité, de l'énergie éolienne en mer et du captage et stockage du carbone remplissent ces critères. Le choix de ces secteurs découle des circonstances particulières qui entourent le plan de relance et ne devrait pas remettre en question la priorité élevée qui est accordée à l'efficacité énergétique et à la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, qui figureraient dans le plan de relance.
- (7) S'il s'avérait impossible d'engager tous les fonds avant la fin 2010, la Commission a fait part de son intention de proposer, le cas échéant, lorsqu'elle présentera en 2010 un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement, des mesures permettant de financer des projets compatibles avec le plan de relance, tels que des projets dans les domaines de l'efficacité énergétique et de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.
- (8) Dans le cas des infrastructures pour le gaz et l'électricité, certains défis se sont développés au cours des dernières années. Les récentes crises du gaz (hivers 2006 et 2009) et la hausse des prix du pétrole jusqu'à la mi-2008 ont révélé la vulnérabilité de l'Europe. Les ressources énergétiques autochtones - gaz et pétrole - diminuent, de sorte que l'Europe est de plus en plus dépendante des importations pour son approvisionnement en énergie. Dans ce contexte, les infrastructures énergétiques joueront un rôle crucial.

⁽¹⁾ Avis du 13 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 6 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 juillet 2009.

- (9) Or, la crise économique et financière actuelle affecte la mise en œuvre des projets concernant les infrastructures énergétiques. Certains projets importants, notamment des projets d'intérêt communautaire, pourraient se trouver fortement retardés par manque de moyens financiers. Il faut donc agir en urgence pour soutenir l'investissement dans les infrastructures énergétiques. Étant donné le temps nécessaire pour planifier et exécuter ce type de projets, il importe que la Communauté investisse immédiatement dans ces infrastructures, de façon à pouvoir notamment accélérer le développement de projets d'importance particulière pour la sécurité de l'approvisionnement énergétique au sein de la Communauté. Cela sera crucial pour assurer la sécurité de l'approvisionnement énergétique de la Communauté à des prix compétitifs lorsque l'économie repartira et que la demande mondiale d'énergie augmentera.
- (10) Parmi les projets concernant des infrastructures énergétiques, il faut sélectionner ceux qui sont importants pour le fonctionnement du marché intérieur de l'énergie et pour la sécurité de l'approvisionnement énergétique et qui contribuent en outre à la relance de l'économie.
- (11) Dans le cas du captage et stockage du carbone et de l'énergie éolienne en mer en particulier, le présent règlement devrait s'appuyer sur le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques, présenté par la Commission le 22 novembre 2007, qui appelle à une planification stratégique commune des efforts de recherche et d'innovation dans le domaine de l'énergie, en accord avec les objectifs de la politique énergétique de l'Union européenne, et à un engagement en vue de la mise en place de six initiatives industrielles européennes. Le Conseil européen du 16 octobre 2008, dans ses conclusions, a appelé la Commission à accélérer sensiblement la mise en œuvre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques. Le programme lance le financement des projets de captage et stockage du carbone et d'éoliennes en mer sans préjudice de la mise en place future des six initiatives industrielles sur des projets de démonstration dans le domaine de l'énergie, comme indiqué dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques.
- (12) Afin d'obtenir un impact immédiat sur la crise économique, il est essentiel que le présent règlement dresse la liste des projets susceptibles de bénéficier d'une assistance financière immédiate, sous réserve de la conformité avec les critères d'efficacité et d'efficience et dans les limites fixées par l'enveloppe financière.
- (13) Dans le cas des projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité, une liste devrait être établie en fonction de la contribution du projet à la réalisation des objectifs en matière de sécurité et de diversification de l'approvisionnement énoncés dans la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique de la Commission du 13 novembre 2008 et approuvés par le Parlement européen dans sa résolution du 3 février 2009 et par le Conseil dans ses conclusions du 19 février 2009. La sélection des projets devrait être fondée sur le fait qu'ils mettent en œuvre les priorités recensées dans ladite analyse, qu'ils ont atteint un degré raisonnable de maturité et qu'ils contribuent à la sécurité et à la diversification des sources d'énergie et d'approvisionnement, à l'optimisation de la capacité du réseau et à l'intégration du marché intérieur de l'énergie, en particulier en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers, au développement du réseau afin de renforcer la cohésion économique et sociale en désenclavant les régions ou îles les moins favorisées de la Communauté, à la connexion des sources d'énergies renouvelables, à la sûreté, à la fiabilité et à l'interopérabilité des réseaux interconnectés, et à la solidarité entre les États membres. La mise en œuvre de ces projets requerra un engagement de la part des autorités nationales, régionales et locales à accélérer les procédures administratives et la délivrance des autorisations nécessaires. Pour de nombreux projets, le soutien ne sera pas à disposition dans les délais prescrits si cette accélération ne se concrétise pas.
- (14) Dans le cas de l'énergie éolienne en mer, la liste devrait contenir des projets qui peuvent être considérés — sur la base des informations recueillies auprès des parties prenantes dans le cadre de la plateforme technologique européenne pour l'énergie éolienne, auprès des entreprises et d'autres sources — comme approuvés et prêts à être mis en œuvre, innovants tout en s'appuyant sur des concepts bien établis, susceptibles d'être accélérés par une incitation financière, ayant une portée transfrontalière, conçus à grande échelle, et aptes à démontrer comment les résultats d'avancées technologiques seront effectivement diffusés selon les objectifs et les structures approuvés dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques. L'assistance financière devrait aller aux projets qui sont en mesure d'avancer à un rythme soutenu en 2009 et en 2010.
- (15) Dans le cas du captage et stockage du carbone, la liste devrait être établie dans une large mesure sur la base des informations recueillies auprès des parties prenantes dans le cadre du forum sur les énergies fossiles, de la plateforme technologique pour des centrales électriques à combustibles fossiles à taux d'émission zéro et auprès d'autres sources. L'assistance financière devrait aller aux projets qui sont en mesure d'avancer à un rythme soutenu en 2009 et en 2010. L'évaluation de la capacité de déploiement rapide des projets devrait se faire sur la base de l'existence d'un concept faisable et arrivé à maturité pour l'installation industrielle, notamment les composants de captage du carbone, de l'existence d'un concept faisable et arrivé à maturité pour le transport et le stockage du CO₂, et d'un engagement clair des autorités locales à soutenir le projet. Les projets devraient également démontrer comment les résultats d'avancées technologiques seront effectivement diffusés et comment ils accéléreront la réalisation des objectifs fixés dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques.
- (16) Une sélection devra être opérée parmi les propositions éligibles. Cette sélection devrait garantir, notamment, que pas plus d'une proposition de captage et stockage du carbone n'est soutenue dans chaque État membre, afin d'assurer qu'un large éventail de conditions de stockage géologique est étudié et de soutenir la réalisation de l'objectif du soutien à la relance économique dans toute l'Europe.

- (17) Le financement communautaire ne devrait pas fausser indûment la concurrence ni le fonctionnement du marché intérieur, eu égard en particulier aux règles concernant l'accès de tiers au réseau et les éventuelles dérogations à l'accès de tiers au réseau. Tout financement national venant s'ajouter à l'assistance communautaire devrait tenir compte des règles relatives aux aides d'État. Quelle que soit sa forme, l'assistance financière communautaire devrait être octroyée conformément aux dispositions du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ⁽¹⁾ (le «règlement financier») et du règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002 de la Commission du 23 décembre 2002 établissant les modalités d'exécution du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ⁽²⁾, sauf dans les cas où le présent règlement déroge expressément à ces règles.
- (18) Eu égard à la nécessité pressante d'agir face à la crise économique et aux besoins énergétiques urgents de la Communauté, le présent règlement prévoit déjà des dispositions détaillées concernant les modalités de l'assistance financière, notamment une liste de projets éligibles. En outre, compte tenu de la nécessité urgente de donner une impulsion, tous les engagements juridiques mettant en œuvre les engagements budgétaires pris en 2009 et 2010 devraient être effectués avant la fin 2010.
- (19) Lors de la mise en œuvre des actions financées au titre du présent règlement, les intérêts financiers de la Communauté devraient être protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles effectifs et par la récupération des montants indûment versés ainsi que, si des irrégularités sont constatées, par l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes ⁽³⁾, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités ⁽⁴⁾ et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽⁵⁾.
- (20) Compte tenu de la nature des sujets abordés dans les sous-programmes, la Commission devrait être assistée par différents comités aux fins de la sélection des propositions qui bénéficieront d'un financement et de la détermination du montant d'aide à accorder à chaque sous-programme.
- (21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁶⁾.
- (22) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer à la relance économique dans la Communauté, répondre aux impératifs de la sécurité énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'accroissement des dépenses dans certains secteurs stratégiques, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la portée du présent règlement et de la nature des secteurs et projets retenus, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (23) Eu égard à la nécessité pressante d'agir face à la crise économique et aux besoins énergétiques urgents de la Communauté, le présent règlement devrait entrer en vigueur immédiatement après sa publication,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS INTRODUCTIVES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un instrument financier, intitulé «Programme énergétique européen pour la relance» (le «PEER»), en vue du développement, dans la Communauté, de projets dans le domaine de l'énergie qui contribuent, par une impulsion financière, à la relance économique, à la sécurité de l'approvisionnement énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le présent règlement établit des sous-programmes en vue de progresser dans la réalisation de ces objectifs dans les domaines suivants:

- a) infrastructures pour le gaz et l'électricité;
- b) énergie éolienne en mer; et
- c) captage et stockage du carbone.

Le présent règlement recense les projets à financer au titre de chaque sous-programme et fixe les critères applicables à la détermination et à la mise en œuvre des actions nécessaires pour mener à bien ces projets.

⁽¹⁾ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 357 du 31.12.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 312 du 23.12.1995, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

⁽⁵⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

*Article 2***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «captage et stockage du carbone», le captage du dioxyde de carbone (CO₂) provenant d'installations industrielles, son transport jusqu'à un site de stockage et son injection dans une formation géologique souterraine aux fins d'un stockage permanent;
- b) «coûts éligibles», les coûts éligibles tels que définis dans le règlement (CE, Euratom) n° 2342/2002;
- c) «infrastructures pour le gaz et l'électricité»:
 - i) toutes les lignes à haute tension, à l'exclusion de celles des réseaux de distribution, et les liaisons sous-marines, pour autant que ces ouvrages soient utilisés à des fins de transport ou de connexion interrégionaux ou internationaux;
 - ii) les gazoducs à haute pression, à l'exclusion de ceux des réseaux de distribution;
 - iii) les installations souterraines de stockage raccordées aux gazoducs à haute pression visés au point ii);
 - iv) les infrastructures de réception, de stockage et de regazéification du gaz naturel liquéfié (GNL); et
 - v) tout équipement ou toute installation indispensable au bon fonctionnement des infrastructures visées aux points i), ii), iii) ou iv), y compris les systèmes de protection, de surveillance et de contrôle;
- d) «partie d'un projet», toute activité qui est indépendante du point de vue financier, technique ou temporel et qui contribue à la réalisation du projet;
- e) «phase d'investissement», la phase d'un projet au cours de laquelle a lieu la construction et sont encourus les coûts en capital;
- f) «énergie éolienne en mer», l'électricité produite à partir de turbines mues par le vent et implantées en mer, à proximité ou à distance des côtes;
- g) «phase de planification», la phase d'un projet qui précède la phase d'investissement et au cours de laquelle la mise en œuvre du projet est préparée, y compris, le cas échéant, l'évaluation de la faisabilité, les études préparatoires et techniques, l'obtention des licences et autorisations, et les coûts en capital encourus.

*Article 3***Budget**

1. L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du PEER en 2009 et en 2010 est de 3 980 000 000 EUR, répartis de la manière suivante:

- a) projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité: 2 365 000 000 EUR;
- b) projets d'énergie éolienne en mer: 565 000 000 EUR;
- c) projets de captage et stockage du carbone: 1 050 000 000 EUR.

2. Les différents engagements juridiques mettant en œuvre les engagements budgétaires pris en 2009 et 2010 sont effectués le 31 décembre 2010 au plus tard.

CHAPITRE II

SOUS-PROGRAMMES

SECTION 1

Projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité*Article 4***Objectifs**

La Communauté encourage les projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité dont la valeur ajoutée pour la Communauté est la plus élevée et qui contribuent à la réalisation des objectifs suivants:

- a) sécurité et diversification des sources d'énergie, des routes d'approvisionnement et de l'approvisionnement;
- b) optimisation de la capacité du réseau énergétique et intégration du marché intérieur de l'énergie, en particulier en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers;
- c) développement du réseau afin de renforcer la cohésion économique et sociale en désenclavant les régions ou îles les moins favorisées de la Communauté;
- d) connexion et intégration des sources d'énergies renouvelables; et
- e) sûreté, fiabilité et interopérabilité des réseaux énergétiques interconnectés, notamment la possibilité d'utiliser des flux gaziels multidirectionnels si nécessaire.

*Article 5***Priorités**

Le PEER vise à adapter et développer en urgence les réseaux énergétiques d'une importance particulière pour la Communauté à l'appui du fonctionnement du marché intérieur de l'énergie et, notamment, à renforcer les capacités en matière d'interconnexion, la sécurité et la diversification de l'approvisionnement, et à surmonter les obstacles environnementaux, techniques et financiers. Un soutien communautaire spécial s'impose pour développer plus intensivement les réseaux énergétiques et accélérer leur construction, en particulier là où les routes et les sources d'approvisionnement sont faiblement diversifiées.

*Article 6***Octroi de l'assistance financière de la Communauté**

1. L'assistance financière au titre du PEER («l'assistance PEER») aux projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité est octroyée pour des actions qui mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe, partie A, ou des parties de ces projets, et qui contribuent aux objectifs énoncés à l'article 4.

2. La Commission sollicite des propositions en vue d'identifier les actions visées au paragraphe 1 et évalue la conformité de ces propositions avec les critères d'éligibilité fixés à l'article 7 et avec les critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 8.

3. La Commission informe les bénéficiaires de toute assistance PEER à octroyer.

*Article 7***Éligibilité**

1. Les propositions ne sont éligibles à l'assistance PEER que si elles mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe, partie A, ne dépassent pas le montant maximal de l'assistance PEER qui y est indiqué et satisfont aux critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 8.

2. Les propositions peuvent être soumises:

- a) par un ou plusieurs États membres agissant conjointement;
- b) avec l'accord de tous les États membres directement concernés par le projet en question:
 - i) par un ou plusieurs organismes ou entreprises publics ou privés agissant conjointement;
 - ii) par une ou plusieurs organisations internationales agissant conjointement; ou
 - iii) par une entreprise conjointe.

3. Les propositions soumises par des personnes physiques ne sont pas éligibles.

*Article 8***Critères de sélection et d'attribution**

1. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 6, paragraphe 2, la Commission applique les critères de sélection suivants:

- a) le bien-fondé et l'adéquation technique de l'approche;
- b) la solidité du montage financier pour toute la phase d'investissement de l'action.

2. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 6, paragraphe 2, la Commission applique les critères d'attribution suivants:

- a) la maturité, c'est-à-dire le fait d'atteindre la phase d'investissement, et l'engagement de dépenses en capital substantielles avant la fin 2010;
- b) la mesure dans laquelle le manque d'accès au financement retarde la mise en œuvre de l'action;
- c) la mesure dans laquelle l'assistance PEER stimulera le financement public et privé;
- d) les incidences socio-économiques;
- e) les impacts environnementaux;
- f) la contribution à la continuité et à l'interopérabilité du réseau énergétique, ainsi qu'à l'optimisation de sa capacité;
- g) la contribution à l'amélioration de la qualité, de la sécurité et de la sûreté du service;
- h) la contribution à la mise en place d'un marché de l'énergie bien intégré.

*Article 9***Conditions de financement**

1. L'assistance PEER contribue aux dépenses afférentes à un projet particulier qui sont destinées à l'exécution du projet et supportées par les bénéficiaires ou des tiers responsables de l'exécution de celui-ci.

2. L'assistance PEER ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles.

*Article 10***Instruments**

1. À la suite de l'appel à propositions visé à l'article 6, paragraphe 2, la Commission, statuant conformément à la procédure de gestion visée à l'article 26, paragraphe 2, sélectionne les propositions qui bénéficieront de l'assistance PEER et détermine le montant de l'assistance PEER à octroyer. Elle précise les conditions et modalités de mise en œuvre des propositions.

2. L'assistance PEER est octroyée sur la base de décisions de la Commission.

*Article 11***Responsabilités financières des États membres**

1. Les États membres assurent le suivi technique et le contrôle financier des projets en étroite collaboration avec la Commission et certifient le montant et la conformité avec le présent règlement des dépenses encourues au titre des projets ou des parties de projets. Les États membres peuvent demander la participation de la Commission lors de contrôles sur place.

2. Les États membres informent la Commission des mesures prises au titre du paragraphe 1 et lui fournissent notamment une description des systèmes de contrôle, de gestion et de suivi mis en place pour garantir que les projets sont menés à bonne fin.

SECTION 2

Projets d'éoliennes en mer*Article 12***Octroi de l'assistance PEER**

1. L'assistance PEER aux projets d'éoliennes en mer est octroyée à la suite d'un appel à propositions limité aux actions qui mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe, partie B.

2. La Commission sollicite des propositions en vue d'identifier les actions visées au paragraphe 1 et évalue la conformité de ces propositions avec les critères d'éligibilité fixés à l'article 13 et avec les critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 14.

3. La Commission informe les bénéficiaires de toute assistance PEER à octroyer.

*Article 13***Éligibilité**

1. Les propositions ne sont éligibles à l'assistance PEER que si elles mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe,

partie B, ne dépassent pas le montant maximal d'assistance PEER qui y est indiqué et satisfont aux critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 14. Ces projets sont menés par une entreprise commerciale.

2. Les propositions peuvent être soumises par une ou plusieurs entreprises agissant conjointement.

3. Les propositions soumises par des personnes physiques ne sont pas éligibles.

*Article 14***Critères de sélection et d'attribution**

1. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 12, paragraphe 1, la Commission applique les critères de sélection suivants:

- a) le bien-fondé et l'adéquation technique de l'approche;
- b) la solidité du montage financier pour toute la phase d'investissement du projet.

2. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 12, paragraphe 1, la Commission applique les critères d'attribution suivants:

- a) la maturité, c'est-à-dire le fait d'atteindre la phase d'investissement, et l'engagement de dépenses en capital substantielles avant la fin 2010;
- b) la mesure dans laquelle le manque d'accès au financement retarde la mise en œuvre de l'action;
- c) la mesure dans laquelle le projet améliore ou accroît l'envergure des installations et des infrastructures qui sont déjà en cours de construction ou sont en phase de planification;
- d) la mesure dans laquelle le projet prévoit la construction d'installations et d'infrastructures en grandeur réelle et à l'échelle industrielle et la mesure dans laquelle il comporte, en particulier, les éléments suivants:
 - i) la compensation de la variabilité de l'électricité d'origine éolienne par des systèmes intégrés;
 - ii) l'existence de systèmes de stockage à grande échelle;
 - iii) la gestion de fermes éoliennes formant des centrales électriques virtuelles (d'une puissance supérieure à 1 GW);
 - iv) l'existence de turbines à plus grande distance des côtes ou dans des eaux plus profondes (20 à 50 m) que ce qui se pratique habituellement;

- v) des conceptions nouvelles des sous-structures; ou
- vi) des procédés de montage, d'installation, d'exploitation et de déclassement et l'essai de ces procédés dans des projets en taille réelle;
- e) les éléments innovants du projet et la mesure dans laquelle il constituera une démonstration de la mise en œuvre de ces éléments;
- f) l'impact du projet et sa contribution au réseau communautaire d'éoliennes en mer, notamment son potentiel de reproduction;
- g) l'engagement attesté des bénéficiaires à diffuser les résultats des avancées technologiques du projet auprès d'autres exploitants européens de manière compatible avec la législation communautaire et, en particulier, avec les objectifs et les structures indiqués dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques.

Article 15

Conditions de financement

1. L'assistance PEER contribue aux dépenses afférentes à un projet particulier qui sont destinées à l'exécution du projet.
2. L'assistance PEER ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles.

Article 16

Instruments

1. À la suite de l'appel à propositions visé à l'article 12, paragraphe 1, la Commission, statuant conformément à la procédure de gestion visée à l'article 26, paragraphe 2, sélectionne les propositions qui bénéficieront de l'assistance PEER et détermine le montant de l'assistance PEER à octroyer. Elle précise les conditions et modalités de mise en œuvre des propositions.
2. L'assistance PEER est octroyée sur la base de conventions de subvention.

SECTION 3

Projets de captage et stockage du carbone

Article 17

Octroi de l'assistance PEER

1. L'assistance PEER aux projets de captage et stockage du carbone est octroyée pour des actions qui mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe, partie C.

2. La Commission sollicite des propositions en vue d'identifier les actions visées au paragraphe 1 du présent article et évalue la conformité des propositions avec les critères d'éligibilité fixés à l'article 18 et avec les critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 19.

3. Si plusieurs propositions relatives à des projets situés dans le même État membre remplissent les critères d'éligibilité fixés à l'article 18 et les critères de sélection fixés à l'article 19, paragraphe 1, la Commission retient pour une assistance PEER, sur la base des critères d'attribution fixés à l'article 19, paragraphe 2, au maximum une proposition par État membre parmi ces propositions.

4. La Commission informe les bénéficiaires de toute assistance PEER à octroyer.

Article 18

Éligibilité

1. Les propositions ne sont éligibles à l'assistance PEER que si elles mettent en œuvre les projets dont la liste figure à l'annexe, partie C, et remplissent les critères de sélection et d'attribution fixés à l'article 19 ainsi que les conditions suivantes:

- a) les projets démontrent une capacité à capter au moins 80 % du CO₂ dans des installations industrielles et à transporter et stocker en toute sûreté ce CO₂ dans une couche géologique souterraine;
 - b) dans les installations de production d'électricité, la capacité de captage du CO₂ est démontrée dans une installation d'une puissance électrique d'au moins 250 MW ou équivalente;
 - c) les promoteurs de projets s'engagent par une déclaration à mettre les connaissances génériques acquises au moyen de la centrale de démonstration à la disposition de toutes les entreprises et de la Commission afin de contribuer au plan stratégique européen pour les technologies énergétiques.
2. Les propositions sont soumises par une ou plusieurs entreprises agissant conjointement.
 3. Les propositions soumises par des personnes physiques ne sont pas éligibles.

Article 19

Critères de sélection et d'attribution

1. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 17, paragraphe 2, la Commission applique les critères de sélection suivants:

- a) le bien-fondé et l'adéquation technique de l'approche;

- b) la maturité, c'est-à-dire le fait d'atteindre la phase d'investissement, ce qui comprend l'exploration et la mise au point d'options de stockage, et l'engagement de dépenses substantielles liées à cet investissement avant la fin 2010;
- c) la solidité du montage financier pour toute la phase d'investissement du projet;
- d) la détermination de tous les permis nécessaires pour la construction et l'exploitation des installations projetées sur le ou les sites prévus et l'existence d'une stratégie d'obtention de ces permis.

2. Aux fins de l'évaluation des propositions reçues au cours de l'appel à propositions visé à l'article 17, paragraphe 2, la Commission applique les critères d'attribution suivants:

- a) la mesure dans laquelle le manque d'accès au financement retarde la mise en œuvre de l'action;
- b) le financement demandé par tonne de CO₂ évité dans les cinq premières années d'exploitation du projet;
- c) la complexité du projet et le degré d'innovation de l'installation dans son ensemble, y compris les activités de recherche connexes, ainsi que l'engagement attesté des bénéficiaires à diffuser les résultats des avancées technologiques du projet auprès d'autres exploitants européens de manière compatible avec la législation communautaire et, en particulier, avec les objectifs et les structures indiqués dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques;
- d) le bien-fondé et l'adéquation du plan de gestion, notamment, en relation avec les informations et données scientifiques, techniques et d'ingénierie qu'il contient, la démonstration de l'aptitude du concept proposé à une exploitation d'ici au 31 décembre 2015.

Article 20

Conditions de financement

1. L'assistance PEER contribue uniquement aux dépenses afférentes à un projet particulier qui sont destinées à l'exécution du projet et qui sont imputables au captage, au transport et au stockage du carbone, compte tenu des éventuels bénéfices d'exploitation.
2. L'assistance PEER ne dépasse pas 80 % du total des coûts d'investissement éligibles.

Article 21

Instruments

1. À la suite de l'appel à propositions visé à l'article 17, paragraphe 2, la Commission, statuant conformément à la

procédure de gestion visée à l'article 26, paragraphe 2, sélectionne les propositions qui bénéficieront de l'assistance PEER et détermine le montant de l'assistance PEER à octroyer. Elle précise les conditions et modalités de mise en œuvre des propositions.

2. L'assistance PEER est octroyée sur la base de conventions de subvention.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 22

Autres instruments et assistance PEER

1. Une partie de l'assistance communautaire pour les projets énumérés à l'annexe peut être octroyée sous la forme d'une contribution à un instrument approprié relevant des ressources de la Banque européenne d'investissement. Cette contribution ne peut excéder 500 000 000 EUR.
2. Le risque auquel la Communauté s'expose dans le cadre de l'instrument de garantie de prêt ou d'un autre instrument de financement, y compris les commissions de gestion et les autres coûts éligibles, est limité au montant de la contribution communautaire à cet instrument et il n'y a pas d'autre engagement sur le budget général de l'Union européenne.
3. La Commission, statuant conformément à la procédure de gestion visée à l'article 26, paragraphe 2, fixe le montant de l'assistance PEER à octroyer à cet instrument. La Commission et la Banque européenne d'investissement concluent un protocole d'accord spécifiant les conditions et les modalités de mise en œuvre de cette décision.

Article 23

Modalités de programmation et de mise en œuvre

1. Les appels à propositions sont directement lancés par la Commission sur la base des disponibilités budgétaires visées à l'article 3, paragraphe 1, et des critères d'éligibilité, de sélection et d'attribution énoncés au chapitre II.
2. L'assistance PEER ne couvre que les dépenses afférentes à un projet particulier et supportées par les bénéficiaires et, en ce qui concerne les projets visés à l'article 9, également par des tiers responsables de l'exécution du projet. Les dépenses peuvent être éligibles à compter de la date visée à l'article 29.
3. La TVA est un coût non éligible, à l'exception de la TVA non remboursable.

4. Les projets et actions financés au titre du présent règlement sont menés conformément au droit communautaire et tiennent compte des politiques communautaires pertinentes, notamment celles relatives à la concurrence, y compris les règles applicables en matière d'aides d'État, à la protection de l'environnement, à la santé, au développement durable et à la passation des marchés publics.

Article 24

Responsabilités générales des États membres

Les États membres mettent tout en œuvre pour exécuter, dans leur domaine de responsabilité, les projets qui bénéficient de l'assistance PEER, notamment par des procédures administratives efficaces en matière d'autorisation, d'obtention de licences et de certification.

Article 25

Protection des intérêts financiers des Communautés européennes

1. Lorsque des actions financées au titre du présent règlement sont mises en œuvre, la Commission veille à ce que les intérêts financiers de la Communauté soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, par des contrôles effectifs et par la récupération des montants indûment versés et, si des irrégularités sont constatées, par l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 et au règlement (CE) n° 1073/1999.

2. En ce qui concerne les actions communautaires financées au titre du présent règlement, on entend par «irrégularité» au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute inexécution d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission d'un opérateur économique qui a ou aurait pour effet de porter préjudice, par une dépense indue, au budget général de l'Union européenne ou à des budgets gérés par celle-ci.

3. Toute mesure de mise en œuvre adoptée en application du présent règlement prévoit notamment une supervision et un contrôle financier exercés par la Commission ou par tout représentant habilité par elle, ainsi que des audits réalisés par la Cour des comptes, sur place si nécessaire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES ET DE MISE EN OEUVRE

Article 26

Comités

1. La Commission est assistée des comités suivants:

a) pour les projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité, le comité institué par l'article 15 du règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie ⁽¹⁾;

b) pour les projets d'éoliennes en mer, le comité institué par l'article 8 de la décision 2006/971/CE du Conseil du 19 décembre 2006 relative au programme spécifique Coopération mettant en œuvre le septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des activités de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013) ⁽²⁾;

c) pour les projets de captage et stockage du carbone, le comité institué par l'article 8 de la décision 2006/971/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 27

Évaluation

1. La Commission procède à une évaluation du PEER d'ici au 31 décembre 2011 afin d'apprécier sa contribution à l'utilisation effective des crédits.

2. La Commission peut demander à un État membre bénéficiaire de présenter une évaluation spécifique des projets financés au titre du chapitre II, section 1, du présent règlement ou, le cas échéant, de lui fournir les informations et l'assistance nécessaires pour procéder à l'évaluation de ces projets.

3. La Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation sur les résultats atteints par le PEER.

Article 28

Information du Parlement européen et du Conseil

La Commission supervise l'application du présent règlement. Elle présente chaque année, lors de la présentation de l'avant-projet de budget, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du PEER.

⁽¹⁾ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 400 du 30.12.2006, p. 86.

Si le rapport recense des risques majeurs liés à l'exécution des projets prioritaires, la Commission recommande des mesures en vue d'atténuer ces risques et, le cas échéant et en accord avec le plan de relance, formule des propositions supplémentaires pour ces projets.

Article 29

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
E. ERLANDSSON

ANNEXE

PROJETS ÉLIGIBLES

A. Projets d'infrastructures pour le gaz et l'électricité

1. Points d'interconnexion gaziers

Projet	Lieu d'implantation des projets bénéficiant d'un soutien	Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)
Couloir gazier méridional		
NABUCCO	Autriche, Hongrie, Bulgarie, Allemagne, Roumanie	200
ITGI – Poseidon	Italie, Grèce	100
Interconnexion de la Baltique		
Gazoduc Skanled/Baltique	Pologne, Danemark, Suède	150
Réseau GNL		
Terminal de gaz naturel liquéfié sur la côte polonaise au port de Świnoujście	Pologne	80
Europe centrale et méridionale		
Interconnexion Slovaquie-Hongrie (Velký Krtíš – Vecsés)	Slovaquie, Hongrie	30
Système de transport du gaz en Slovénie depuis la frontière autrichienne jusqu'à Ljubljana (hormis le tronçon Rogatec-Kidričevo)	Slovénie	40
Interconnexion Bulgarie-Grèce (Stara Zagora - Dimitrograd - Komotini)	Bulgarie, Grèce	45
Interconnexion gazière Roumanie-Hongrie	Roumanie, Hongrie	30
Expansion de la capacité de stockage gazier dans la plateforme tchèque	République tchèque	35
Infrastructures et équipements permettant un flux gazier inversé en cas de rupture d'approvisionnement transitoire	Autriche, Bulgarie, République tchèque, Estonie, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie	80
Interconnexion Slovaquie-Pologne	Slovaquie, Pologne	20
Interconnexion Hongrie-Croatie	Hongrie	20
Interconnexion Bulgarie-Roumanie	Bulgarie, Roumanie	10
Méditerranée		
Renforcement du réseau gazier français sur l'axe Afrique-Espagne-France	France	200
GALSI (Gazoduc Algérie-Italie)	Italie	120
Interconnexion gazière axe ouest section Larrau	Espagne	45
Mer du Nord		
Gazoduc Allemagne-Belgique-Royaume-Uni	Belgique	35
Connexion France-Belgique	France, Belgique	200
TOTAL		1 440

2. Points d'interconnexion électriques

Projet	Lieu d'implantation des projets bénéficiant d'un soutien	Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)
Interconnexion de la Baltique		
Estlink-2	Estonie, Finlande	100
Interconnexion Suède-États Baltes et renforcement du réseau des États Baltes	Suède, Lettonie, Lituanie	175
Europe centrale et méridionale		
Halle/Saale – Schweinfurt	Allemagne	100
Wien-Győr	Autriche, Hongrie	20
Méditerranée		
Renforcement de l'interconnexion Portugal-Espagne	Portugal	50
Interconnexion France-Espagne (Baixas-Sta Llogaia)	France, Espagne	225
Nouveau câble sous-marin de 380 kV en courant alternatif entre la Sicile et l'Italie continentale (Sorgente – Rizziconi)	Italie	110
Mer du Nord		
Interconnexion Irlande-Pays de Galles de 500 MW (Meath-Deeside)	Irlande, Royaume-Uni	110
Interconnexion électrique Malte-Italie	Malte, Italie	20
TOTAL		910

3. Projets concernant de petites îles

Initiatives concernant de petites îles isolées	Chypre	10
	Malte	5
TOTAL		15

B. Projets d'éoliennes en mer

Projet	Puissance	Lieu d'implantation des projets bénéficiant d'un soutien	Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)
1. Intégration en réseau des éoliennes en mer			
1.1. Baltique - Kriegers Flak I, II, III Prolonger les projets en cours de mise en œuvre. Financement visant à couvrir le surcoût d'une solution commune d'interconnexion.	1,5 GW	Danemark, Suède, Allemagne, Pologne	150
1.2. Réseau mer du Nord Développement modulaire d'un réseau en mer, démonstration d'une centrale virtuelle en mer et intégration au réseau terrestre existant.	1 GW	Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Irlande, Danemark, Belgique, France, Luxembourg	165

Projet	Puissance	Lieu d'implantation des projets bénéficiant d'un soutien	Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)
2. Turbines, structures et composants nouveaux, optimisation des capacités de fabrication			
2.1. Borkum West II - Bard 1 - Nordsee Ost - Global Tech I Nouvelle génération de turbines d'une puissance de plusieurs mégawatts (5-7 MW) et structures innovantes, implantées à grande distance des côtes (jusqu'à 100 km) et en eaux plus profondes (jusqu'à 40 m).	1,6 GW	Allemagne	200
2.2. Ferme éolienne au large d'Aberdeen (centre d'essai européen) Prolonger les projets actuellement en cours de mise en œuvre – essai de turbines multi-MW. Développement de structures et sous-structures innovantes, y compris l'optimisation des capacités de fabrication d'équipements de production d'électricité d'origine éolienne en mer. Le passage à une puissance de 100 MW peut être envisagé.	0,25 GW	Royaume-Uni	40
2.3. Thornton Bank Prolonger les projets actuellement en cours de mise en œuvre. Tirer les leçons du projet Downvind (cofinancé par le 6 ^e PC). Agrandissement des turbines des installations du projet Downvind (puissance 5 MW) en eaux profondes (jusqu'à 30 m) avec un faible impact visuel (jusqu'à 30 km).	90 MW	Belgique	10
TOTAL			565

C. Projets de captage et stockage du carbone

Nom/lieu d'implantation du projet		Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)	Combustible	Puissance	Technique de captage	Formule de stockage
Huerth	Allemagne	180	charbon	450 MW	IGCC	aquifère salin
Jaenschwalde			charbon	500 MW	oxyfuel	champs pétroliers/gaziers
Eemshaven	Pays-Bas	180	charbon	1 200 MW	IGCC	champs pétroliers/gaziers
Rotterdam			charbon	1 080 MW	charbon pulvérisé	champs pétroliers/gaziers
Rotterdam			charbon	800 MW	charbon pulvérisé	champs pétroliers/gaziers
Bełchatów	Pologne	180	charbon	858 MW	charbon pulvérisé	aquifère salin
Compostilla (León)	Espagne	180	charbon	500 MW	oxyfuel	aquifère salin
Kingsnorth	Royaume-Uni	180	charbon	800 MW	charbon pulvérisé	champs pétroliers/gaziers
Longannet			charbon	3 390 MW	charbon pulvérisé	aquifère salin
Tilbury			charbon	1 600 MW	charbon pulvérisé	champs pétroliers/gaziers
Hatfield (Yorkshire)			charbon	900 MW	IGCC	champs pétroliers/gaziers

Nom/lieu d'implantation du projet		Contribution communautaire envisagée (en Mio EUR)	Combustible	Puissance	Technique de captage	Formule de stockage
Porto Tolle	Italie	100	charbon	660 MW	charbon pulvérisé	
Projet de captage du carbone industriel						
Florange	France	50	Transport du CO ₂ d'une installation industrielle (site sidérurgique) vers un site de stockage souterrain (aquifère salin)			
TOTAL		1 050				

DÉCLARATION DE LA COMMISSION

La Commission souligne que l'efficacité énergétique et les sources d'énergie renouvelables constituent des priorités clés de la politique énergétique de l'UE, pour des raisons liées à la fois à la protection de l'environnement et à la sécurité de l'approvisionnement. À cet égard, le règlement contribuera à ces priorités en apportant un soutien substantiel aux projets d'éoliennes en mer.

La Commission rappelle à cet égard les diverses autres initiatives nouvelles destinées à soutenir l'efficacité énergétique et les sources d'énergie renouvelables qu'elle a suggérées, notamment dans son plan européen pour la relance que le Conseil européen a approuvé en décembre 2008. Celles-ci comprennent les éléments ci-après.

Une modification du règlement FEDER en vue de permettre des investissements à concurrence de 8 milliards EUR en faveur de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables dans le secteur du logement, dans tous les États membres.

Un partenariat public - privé concernant une «Initiative européenne en faveur de bâtiments économes en énergie» dans le but d'encourager les technologies vertes et le développement de systèmes et de matériaux économes en énergie dans les nouveaux bâtiments et les bâtiments rénovés. L'enveloppe prévue pour ce partenariat s'élève à 1 milliard EUR: 500 millions provenant du budget du 7^{ème} programme-cadre de la CE pour la période 2010-2013 et 500 millions provenant des entreprises du secteur.

L'initiative CE-BEI intitulée «Initiative de financement de l'UE en faveur de l'énergie durable», qui vise à permettre des investissements en faveur de projets dans le domaine de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, dans un contexte urbain. La Commission finance une facilité d'assistance technique dans le cadre du programme «Énergie intelligente pour l'Europe» (dotation annuelle de 15 millions EUR pour 2009). Cette facilité, qui est gérée par la BEI, facilitera l'accès aux prêts de la BEI susceptibles de produire un effet de levier important.

La création par les investisseurs institutionnels de l'UE - sous l'égide de la BEI - du fonds d'investissement, orienté vers le marché, dénommé «Marguerite: Fonds européen 2020 pour l'énergie, le changement climatique et les infrastructures». Ce fonds est destiné à des investissements dans les domaines de l'énergie et des changements climatiques (réseau transeuropéen d'énergie, production durable d'énergie, énergie renouvelable, nouvelles technologies, investissements favorisant l'efficacité énergétique, sécurité de l'approvisionnement et infrastructures environnementales). La Commission soutient cette initiative.

En outre, la Commission présentera, avant fin novembre 2009, la révision du plan d'action pour l'efficacité énergétique demandée par le Conseil (Conclusions du Conseil européen de mars 2009) et le Parlement européen (Résolution du PE P6_TA(2009)0064).

Les experts s'accordent pour dire que l'efficacité énergétique est l'option la moins onéreuse dont on dispose actuellement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Commission présentera d'ici novembre 2009 une analyse approfondie des obstacles à un accroissement des investissements en matière d'efficacité énergétique. Elle s'attachera notamment à déterminer s'il convient de renforcer les incitants financiers sous la forme de prêts à faible taux d'intérêt et/ou d'aides non remboursables, de quelle manière le budget communautaire pourrait être utilisé à cette fin et, le cas échéant, si la Commission inclura, entre autres, des fonds supplémentaires pour le financement de l'efficacité énergétique dans le nouvel instrument européen pour la sécurité et les infrastructures énergétiques qui doit être présenté en 2010.

Dans le cadre de la révision du plan d'action pour l'efficacité énergétique, la Commission consacrera une attention particulière à la dimension «voisinage» de l'efficacité énergétique. Elle étudiera les moyens d'offrir des mesures d'incitation financières et réglementaires aux pays voisins afin de les encourager à accroître leurs investissements en matière d'efficacité énergétique.

Si, lors de la présentation, en 2010, d'un rapport sur la mise en œuvre du règlement en vertu de l'article 28 de celui-ci, la Commission constate qu'il ne sera pas possible d'engager, avant la fin de 2010, une partie des fonds prévus pour les projets énumérés dans l'annexe du règlement, elle proposera, le cas échéant et en veillant à maintenir un équilibre géographique, de modifier le règlement afin de permettre le financement de projets dans le domaine de l'efficacité énergétique et des sources d'énergie renouvelables qui s'ajouteront aux initiatives susmentionnées, en prévoyant des critères d'éligibilité similaires à ceux qui sont applicables aux projets figurant à l'annexe du règlement.

Déclaration du Portugal

Le Portugal vote en faveur du règlement, étant toutefois entendu que, lors de la révision du programme en vertu de l'article 28, il conviendra d'envisager l'inclusion de projets portant sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, en particulier dans les domaines de la microgénération et des réseaux et compteurs intelligents, qui contribuent à la réalisation des objectifs fixés à l'article 4, points a) et b), du règlement.

RÈGLEMENT (CE) N° 664/2009 DU CONSEIL

du 7 juillet 2009

instituant une procédure pour la négociation et la conclusion d'accords entre les États membres et des pays tiers concernant la compétence, la reconnaissance et l'exécution des jugements et des décisions en matière matrimoniale, de responsabilité parentale et d'obligations alimentaires, ainsi que sur le droit applicable en matière d'obligations alimentaires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 61, point c), son article 65, et son article 67, paragraphes 2 et 5,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le titre IV de la troisième partie du traité fournit la base juridique permettant l'adoption de la législation communautaire dans le domaine de la coopération judiciaire en matière civile.
- (2) La coopération judiciaire en matière civile entre les États membres et les pays tiers est traditionnellement régie par des accords entre les États membres et les pays tiers. Ces accords, qui sont nombreux, reflètent souvent les liens particuliers unissant un État membre et un pays tiers et visent à offrir un cadre juridique approprié qui réponde aux besoins spécifiques des parties concernées.
- (3) L'article 307 du traité impose aux États membres de recourir à tous les moyens appropriés pour éliminer toutes incompatibilités entre l'acquis communautaire et les accords internationaux conclus entre des États membres et des pays tiers. Ceci peut impliquer la nécessité de renégocier lesdits accords.
- (4) Afin de créer un cadre juridique approprié pour répondre aux besoins spécifiques d'un État membre donné dans ses relations avec un pays tiers, il peut également être manifestement nécessaire de conclure, avec les pays tiers, de nouveaux accords ayant trait à des domaines de la justice civile qui relèvent du titre IV de la troisième partie du traité.
- (5) Dans son avis 1/03 du 7 février 2006 portant sur la conclusion de la nouvelle convention de Lugano, la Cour de justice des Communautés européennes a confirmé que la Communauté avait acquis une compétence exclusive pour conclure un accord international tel que la convention de Lugano avec des pays tiers sur des

questions affectant les règles contenues dans le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽²⁾ («Bruxelles I»).

- (6) Il appartient à la Communauté de conclure, en vertu de l'article 300 du traité, des accords entre elle-même et un pays tiers sur les questions qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté.
- (7) L'article 10 du traité impose aux États membres de faciliter l'accomplissement de la mission de la Communauté et de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du traité. Ce devoir de coopération loyale a une portée générale et ne dépend pas du caractère exclusif ou non de la compétence communautaire.
- (8) En ce qui concerne les accords conclus avec des pays tiers sur des questions spécifiques de justice civile relevant de la compétence exclusive de la Communauté, il y a lieu d'instituer une procédure cohérente et transparente afin d'autoriser les États membres à modifier un accord existant ou à négocier et conclure un nouvel accord, notamment lorsque la Communauté elle-même n'a pas manifesté son intention d'exercer sa compétence externe en vue de conclure un accord au moyen d'un mandat de négociation existant déjà ou d'un mandat de négociation envisagé. Cette procédure ne devrait pas affecter la compétence exclusive de la Communauté ni les dispositions des articles 300 et 307 du traité. Elle devrait être considérée comme une mesure exceptionnelle et avoir une portée et une durée limitées.
- (9) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer si la Communauté a déjà conclu un accord avec le pays tiers concerné sur le même sujet. Deux accords ne devraient être considérés comme portant sur le même sujet que si et dans la mesure où ils régissent en substance les mêmes questions juridiques spécifiques. Les dispositions ne contenant que des déclarations d'intention générale de coopérer quant à ces questions ne devraient pas être considérées comme portant sur le même sujet.
- (10) Certains accords régionaux visés dans la législation communautaire existante devraient relever du présent règlement.

⁽¹⁾ Avis du 7 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

- (11) Pour éviter qu'un accord envisagé par un État membre ne prive d'effet le droit communautaire et ne porte atteinte au bon fonctionnement du système mis en place par ledit droit, ou ne compromette la politique de la Communauté en matière de relations extérieures telle que décidée par celle-ci, il convient que l'État membre concerné soit tenu de notifier son intention à la Commission afin d'obtenir une autorisation pour ouvrir ou poursuivre des négociations officielles sur un accord ainsi que pour conclure un accord. Une telle notification devrait être effectuée par courrier ou par voie électronique. Elle devrait contenir toutes les informations et la documentation utiles pour permettre à la Commission d'évaluer l'incidence attendue du résultat des négociations sur le droit communautaire.
- (12) Il y a lieu d'évaluer si la Communauté a un intérêt suffisant pour conclure un accord bilatéral entre elle-même et le pays tiers concerné ou, le cas échéant, pour remplacer un accord bilatéral existant, conclu entre un État membre et un pays tiers, par un accord conclu par la Communauté. À cette fin, tous les États membres devraient être informés de toute notification reçue par la Commission concernant un accord envisagé par un État membre, afin de leur permettre de manifester leur intérêt à se joindre à l'initiative de l'État membre qui a émis la notification. Dans le cas où il ressortirait de cet échange d'informations que la Communauté a un intérêt suffisant, la Commission devrait envisager de proposer un mandat de négociation en vue de la conclusion d'un accord entre la Communauté et le pays tiers concerné.
- (13) Si, dans le cadre de son évaluation quant à l'opportunité d'autoriser un État membre à ouvrir des négociations avec un pays tiers, la Commission demande des informations complémentaires audit État membre, cette requête ne devrait pas modifier le délai dans lequel la Commission est tenue de rendre une décision motivée concernant la demande dudit État membre.
- (14) Lorsqu'elle autorise l'ouverture de négociations officielles, la Commission devrait pouvoir, si nécessaire, proposer des directives de négociation ou demander l'insertion de clauses particulières dans l'accord envisagé. Elle devrait être tenue pleinement informée tout au long des différentes étapes des négociations, dès lors que celles-ci portent sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement et elle devrait être autorisée à participer en qualité d'observateur aux négociations concernant ces questions.
- (15) Lorsqu'ils notifient à la Commission leur intention d'engager des négociations avec un pays tiers, les États membres devraient uniquement être tenus de transmettre à la Commission les éléments utiles lui permettant de procéder à une évaluation. L'autorisation donnée par la Commission et toutes directives de négociation éventuelles ou, le cas échéant, le refus de la part de la Commission ne devraient porter que sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement.
- (16) Il convient que l'ensemble des États membres soit informé de toute notification reçue par la Commission concernant des accords envisagés ou négociés et de toute décision motivée que celle-ci a prise au titre du présent règlement. Les informations ainsi transmises devraient néanmoins être pleinement conformes aux exigences de confidentialité éventuellement posées.
- (17) Le Parlement européen, le Conseil et la Commission devraient veiller à ce que toute information identifiée comme confidentielle soit traitée conformément au règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽¹⁾.
- (18) Lorsque la Commission a l'intention, sur la base de l'évaluation à laquelle elle a procédé, de ne pas autoriser l'ouverture de négociations officielles ou la conclusion d'un accord négocié, elle devrait transmettre un avis à l'État membre concerné avant de rendre sa décision motivée. En cas de refus d'autoriser la conclusion d'un accord négocié, cet avis devrait également être transmis au Parlement européen et au Conseil.
- (19) Afin de garantir qu'il ne constitue pas un obstacle à la mise en œuvre de la politique extérieure de la Communauté dans le domaine de la coopération judiciaire en matière civile et commerciale, l'accord négocié devrait contenir une clause prévoyant soit sa dénonciation totale ou partielle, en cas de conclusion d'un accord ultérieur entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet, soit le remplacement direct des dispositions concernées de l'accord par les dispositions dudit accord ultérieur.
- (20) Il convient de prévoir des dispositions transitoires s'appliquant aux cas où, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, un État membre aurait engagé avec un pays tiers des négociations sur un accord, ou les aurait déjà achevées mais n'aurait pas encore exprimé son consentement à être lié par l'accord.
- (21) La Commission devrait présenter un rapport sur l'application du présent règlement au plus tôt huit ans après l'adoption de celui-ci pour disposer d'une expérience suffisante quant à son application. Dans ce rapport, la Commission devrait, dans le cadre de l'exercice de ses prérogatives, confirmer le caractère temporaire du présent règlement ou envisager son remplacement par un nouveau règlement portant sur le même sujet ou couvrant également d'autres questions relevant de la compétence exclusive de la Communauté et régies par d'autres instruments communautaires.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

- (22) Si le rapport présenté par la Commission confirme le caractère temporaire du présent règlement, les États membres devraient conserver la possibilité de notifier à la Commission, après la présentation du rapport, l'existence de négociations en cours ou déjà annoncées en vue d'obtenir une autorisation d'ouvrir des négociations officielles.
- (23) Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé à l'article 5 du traité, le présent règlement n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif.
- (24) Conformément à l'article 3 du protocole sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, ces États membres ont notifié leur souhait de participer à l'adoption et à l'application du présent règlement.
- (25) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption du présent règlement et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement institue une procédure visant à autoriser un État membre à modifier un accord existant ou à négocier et à conclure un nouvel accord avec un pays tiers, sous réserve des conditions énoncées dans le présent règlement.

Ladite procédure n'affecte pas les compétences respectives de la Communauté et des États membres.

2. Le présent règlement est applicable aux accords concernant des questions relevant, entièrement ou partiellement, du champ d'application du règlement (CE) n° 2201/2003 du Conseil du 27 novembre 2003 relatif à la compétence, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière matrimoniale et en matière de responsabilité parentale ⁽¹⁾ et du règlement (CE) n° 4/2009 du Conseil du 18 décembre 2008 relatif à la compétence, la loi applicable, la reconnaissance et l'exécution des décisions et la coopération en matière d'obligations alimentaires ⁽²⁾, dans la mesure où ces questions relèvent de la compétence exclusive de la Communauté.

3. Le présent règlement ne s'applique pas si la Communauté a déjà conclu un accord sur le même sujet avec le pays tiers concerné.

⁽¹⁾ JO L 338 du 23.12.2003, p. 1.

⁽²⁾ JO L 7 du 10.1.2009, p. 1.

Article 2

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par «accord»:
- un accord bilatéral entre un État membre et un pays tiers;
 - les accords régionaux visés à l'article 59, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 2201/2003, sans préjudice de l'article 59, paragraphe 2, point c), et de l'article 59, paragraphe 3, dudit règlement, et à l'article 69, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 4/2009.
2. Dans le contexte des accords régionaux visés au paragraphe 1, point b), toute référence, dans le présent règlement, à un État membre ou à un pays tiers s'entend comme une référence aux États membres ou aux pays tiers concernés, respectivement.

Article 3

Notification à la Commission

1. Lorsqu'un État membre entend engager des négociations afin de modifier un accord existant ou en vue de conclure un nouvel accord, relevant du champ d'application du présent règlement, il notifie par écrit son intention à la Commission le plus tôt possible avant la date envisagée pour l'ouverture des négociations officielles.

2. La notification est accompagnée, le cas échéant, d'une copie de l'accord existant, du projet d'accord ou du projet de proposition ainsi que de tout autre document pertinent. L'État membre décrit l'objet des négociations et précise quelles sont les questions qui doivent être traitées dans l'accord envisagé, ou les dispositions de l'accord existant qui doivent être modifiées. L'État membre peut fournir toute autre information complémentaire.

Article 4

Évaluation par la Commission

1. Dès réception de la notification visée à l'article 3, la Commission apprécie si l'État membre peut ouvrir des négociations officielles.

2. La Commission examine en premier lieu, dans le cadre de cette évaluation, si un mandat de négociation en vue de la conclusion d'un accord entre la Communauté et le pays tiers concerné est spécifiquement envisagé dans les vingt-quatre mois à venir. Si tel n'est pas le cas, la Commission apprécie si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) l'État membre concerné a fourni des informations démontrant qu'il avait un intérêt particulier à conclure l'accord, en raison des liens économiques, géographiques, culturels, historiques, sociaux ou politiques existant entre l'État membre et le pays tiers concerné;
- b) sur la base des informations fournies par l'État membre, il apparaît que l'accord envisagé ne priverait pas d'effet le droit communautaire et ne porterait pas atteinte au bon fonctionnement du système mis en place par ledit droit; et
- c) l'accord envisagé ne compromettrait ni l'objet ni la finalité de la politique de la Communauté en matière de relations extérieures, telle qu'arrêtée par la Communauté.
3. Si les informations fournies par l'État membre ne sont pas suffisantes aux fins de l'évaluation, la Commission peut demander des informations complémentaires.

Article 5

Autorisation d'ouvrir les négociations officielles

1. Si l'accord envisagé remplit les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, la Commission prend, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3, une décision motivée concernant la demande de l'État membre afin de l'autoriser à ouvrir des négociations officielles sur ledit accord.

Elle peut, si nécessaire, proposer des directives de négociation et peut demander l'insertion de clauses particulières dans l'accord envisagé.

2. L'accord envisagé comporte une clause prévoyant:
- a) soit la dénonciation totale ou partielle de l'accord en cas de conclusion d'un accord ultérieur entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet;
- b) soit le remplacement direct des dispositions concernées de l'accord par les dispositions d'un accord ultérieur conclu entre la Communauté ou la Communauté et ses États membres, d'une part, et le même pays tiers, d'autre part, sur le même sujet.

La clause visée au premier alinéa, point a), devrait être libellée selon le modèle suivant: «[nom(s) de l'État membre ou des États membres] dénonce le présent accord, en tout ou partie, dans l'éventualité où la Communauté européenne ou la Communauté européenne et ses États membres concluraient un accord avec [nom(s) du pays tiers ou des pays tiers] sur les mêmes questions de justice civile que celles qui sont régies par le présent accord.»

La clause visée au premier alinéa, point b), devrait être libellée selon le modèle suivant: «Le présent accord ou certaines des dispositions du présent accord cessent d'être applicables, en ce qui concerne les questions régies par un accord entre, d'une part, la Communauté européenne ou la Communauté européenne et ses États membres et, d'autre part, [nom(s) du pays tiers ou des pays tiers], le jour de l'entrée en vigueur de ce dernier accord.»

Article 6

Refus d'autoriser l'ouverture de négociations officielles

1. Si, sur la base de l'évaluation qu'elle a menée en vertu de l'article 4, la Commission entend refuser l'autorisation d'ouvrir des négociations officielles sur l'accord envisagé, elle adresse un avis à l'État membre concerné dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3.

2. Dans les trente jours suivant la réception de l'avis de la Commission, l'État membre concerné peut demander à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers afin de trouver une solution.

3. Si l'État membre concerné ne demande pas à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers dans le délai prévu au paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les cent trente jours suivant la réception de la notification visée à l'article 3.

4. En cas de pourparlers au sens du paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les trente jours suivant la fin des pourparlers.

Article 7

Participation de la Commission aux négociations

La Commission peut participer, en qualité d'observateur, aux négociations entre l'État membre et le pays tiers, dans la mesure où celles-ci portent sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement. Si la Commission n'y prend pas part en qualité d'observateur, elle est tenue informée des progrès réalisés et des résultats obtenus au cours des différentes étapes des négociations.

Article 8

Autorisation de conclure l'accord

1. Avant la signature d'un accord négocié, l'État membre concerné notifie à la Commission le résultat des négociations et lui communique le texte de l'accord.

2. Dès réception de ladite notification, la Commission apprécie si l'accord négocié:

- a) remplit la condition énoncée à l'article 4, paragraphe 2, point b);
- b) remplit la condition énoncée à l'article 4, paragraphe 2, point c), dans la mesure où il existe des circonstances nouvelles et exceptionnelles ayant un lien avec cette condition; et
- c) satisfait à l'exigence prévue à l'article 5, paragraphe 2.

3. Si l'accord négocié satisfait aux conditions et aux exigences visées au paragraphe 2, la Commission prend, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée au paragraphe 1, une décision motivée concernant la demande de l'État membre afin de l'autoriser à conclure ledit accord.

Article 9

Refus d'autoriser la conclusion de l'accord

1. Si, sur la base de l'évaluation qu'elle a menée en vertu de l'article 8, paragraphe 2, la Commission entend refuser d'autoriser la conclusion de l'accord négocié, elle adresse un avis à l'État membre concerné ainsi qu'au Parlement européen et au Conseil dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la notification visée à l'article 8, paragraphe 1.

2. Dans les trente jours suivant la réception de l'avis de la Commission, l'État membre concerné peut demander à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers afin de trouver une solution.

3. Si l'État membre concerné ne demande pas à la Commission d'entamer avec elle des pourparlers dans le délai prévu au paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les cent trente jours suivant la réception de la notification visée à l'article 8, paragraphe 1.

4. En cas de pourparlers au sens du paragraphe 2, la Commission prend une décision motivée concernant la demande de l'État membre dans les trente jours suivant la fin des pourparlers.

5. La Commission notifie sa décision au Parlement européen et au Conseil dans les trente jours suivant son adoption.

Article 10

Confidentialité

Lorsque l'État membre fournit à la Commission des informations au titre de l'article 3, de l'article 4, paragraphe 3, et de

l'article 8, il peut lui indiquer si certaines de ces informations doivent être considérées comme confidentielles et si elles peuvent être partagées avec d'autres États membres.

Article 11

Fourniture d'informations aux États membres

La Commission adresse aux États membres les notifications qu'elle a reçues au titre des articles 3 et 8 et, si nécessaire, les documents qui les accompagnent, ainsi que l'ensemble de ses décisions motivées au titre des articles 5, 6, 8 et 9, sous réserve des obligations de confidentialité.

Article 12

Dispositions transitoires

1. Lorsqu'un État membre a déjà engagé avec un pays tiers des négociations sur un accord au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 3 à 11 sont applicables.

Si l'état d'avancement des négociations le permet, la Commission peut proposer des directives de négociation ou demander l'insertion de clauses particulières, telles que visées respectivement à l'article 5, paragraphe 1, second alinéa, et à l'article 5, paragraphe 2.

2. Lorsque, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, un État membre a déjà achevé les négociations mais n'a pas encore conclu l'accord, l'article 3, l'article 8, paragraphes 2 à 4, et l'article 9 sont applicables.

Article 13

Réexamen

1. Au plus tôt le 7 juillet 2017, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport relatif à l'application du présent règlement.

2. Ce rapport:

a) soit confirme qu'il convient que le présent règlement expire à la date déterminée conformément à l'article 14, paragraphe 1;

b) soit recommande que le présent règlement soit remplacé à compter de cette date par un nouveau règlement.

3. Si le rapport recommande que le présent règlement soit remplacé comme prévu au paragraphe 2, point b), il est accompagné d'une proposition législative appropriée.

*Article 14***Expiration**

1. Le présent règlement expire trois ans après la présentation par la Commission du rapport visé à l'article 13.

Le délai de trois ans visé au premier alinéa commence à courir à partir du premier jour du mois suivant la présentation du rapport, soit au Parlement européen, soit au Conseil, la date la plus tardive étant retenue.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément au traité instituant la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2009.

2. Nonobstant l'expiration du présent règlement à la date déterminée conformément au paragraphe 1, toutes les négociations, en cours à cette date, qui ont été engagées par un État membre au titre du présent règlement peuvent se poursuivre et être menées à leur terme conformément au présent règlement.

*Article 15***Entrée en vigueur**

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

Par le Conseil

Le président

A. BORG

RECTIFICATIFS

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

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 188 du 18 juillet 2009)

Page 9, article 18, deuxième alinéa, première phrase:

au lieu de: «Il est applicable à partir du 7 août 2009.»

lire: «Il est applicable à partir du 31 décembre 2012.»

Prix d'abonnement 2009 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 000 EUR par an (*)
Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par mois (*)
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	700 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	70 EUR par mois
Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	40 EUR par mois
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	500 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	360 EUR par an (= 30 EUR par mois)
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

(*) Vente au numéro: — jusqu'à 32 pages: 6 EUR
— de 33 à 64 pages: 12 EUR
— au-delà de 64 pages: prix fixé cas par cas

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les publications payantes éditées par l'Office des publications sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>