

Journal officiel

de l'Union européenne

L 213



Édition
de langue française

Législation

52^e année
18 août 2009

Sommaire

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

RÈGLEMENTS

- Règlement (CE) n° 749/2009 de la Commission du 17 août 2009 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 1
- Règlement (CE) n° 750/2009 de la Commission du 17 août 2009 modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (CE) n° 945/2008 pour la campagne 2008/2009 3
- Règlement (CE) n° 751/2009 de la Commission du 17 août 2009 modifiant le règlement (CE) n° 745/2009 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales à partir du 16 août 2009 5
- ★ **Règlement (CE) n° 752/2009 de la Commission du 17 août 2009 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Batata douce de Aljezur (IGP)]** 8

DIRECTIVES

- ★ **Directive 2009/108/CE de la Commission du 17 août 2009 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾** 10

II Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire

DÉCISIONS

Commission

2009/616/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 17 août 2009 concernant la non-inscription de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE du Conseil et le retrait des autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant cette substance [notifiée sous le numéro C(2009) 6303] ⁽¹⁾.....** 26

2009/617/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 17 août 2009 concernant la non-inscription de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE du Conseil et le retrait des autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant cette substance [notifiée sous le numéro C(2009) 6305] ⁽¹⁾.....** 28

Rectificatifs

- ★ **Rectificatif au règlement (CE) n° 74/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 portant modification du règlement (CE) n° 1698/2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) (JO L 30 du 31.1.2009)** 30



⁽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° 749/2009 DE LA COMMISSION

du 17 août 2009

établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,

vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 août 2009.

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

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	MK	29,6
	XS	21,6
	ZZ	25,6
0707 00 05	MK	29,2
	TR	101,7
	ZZ	65,5
0709 90 70	TR	104,4
	ZZ	104,4
0805 50 10	AR	75,2
	UY	84,5
	ZA	58,0
	ZZ	72,6
0806 10 10	EG	152,2
	IL	133,8
	MA	141,6
	TR	138,1
	US	170,2
	ZA	147,9
	ZZ	147,3
	ZZ	147,3
0808 10 80	AR	112,7
	BR	63,2
	CL	83,6
	NZ	83,8
	US	87,1
	ZA	77,1
	ZZ	84,6
0808 20 50	AR	104,5
	CN	60,2
	TR	135,4
	ZA	92,6
	ZZ	98,2
0809 30	TR	129,0
	ZZ	129,0
0809 40 05	IL	107,7
	ZZ	107,7

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 750/2009 DE LA COMMISSION**du 17 août 2009****modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (CE) n° 945/2008 pour la campagne 2008/2009**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 951/2006 de la Commission du 30 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne les échanges avec les pays tiers dans le secteur du sucre ⁽²⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2, deuxième alinéa, deuxième phrase,

considérant ce qui suit:

(1) Les montants des prix représentatifs et des droits additionnels applicables à l'importation de sucre blanc, de sucre brut et de certains sirops pour la campagne

2008/2009 ont été fixés par le règlement (CE) n° 945/2008 de la Commission ⁽³⁾. Ces prix et droits ont été modifiés en dernier lieu par le règlement (CE) n° 746/2009 de la Commission ⁽⁴⁾.

(2) Les données dont la Commission dispose actuellement conduisent à modifier lesdits montants, conformément aux règles et modalités prévues par le règlement (CE) n° 951/2006,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 36 du règlement (CE) n° 951/2006, fixés par le règlement (CE) n° 945/2008 pour la campagne 2008/2009, sont modifiés et figurent à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 18 août 2009.

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

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 178 du 1.7.2006, p. 24.

⁽³⁾ JO L 258 du 26.9.2008, p. 56.

⁽⁴⁾ JO L 212 du 15.8.2009, p. 8.

ANNEXE

Montants modifiés des prix représentatifs et des droits additionnels à l'importation du sucre blanc, du sucre brut et des produits du code NC 1702 90 95 applicables à partir du 18 août 2009

(EUR)

Code NC	Montant du prix représentatif par 100 kg net du produit en cause	Montant du droit additionnel par 100 kg net du produit en cause
1701 11 10 ⁽¹⁾	37,14	0,14
1701 11 90 ⁽¹⁾	37,14	3,76
1701 12 10 ⁽¹⁾	37,14	0,01
1701 12 90 ⁽¹⁾	37,14	3,47
1701 91 00 ⁽²⁾	38,65	5,91
1701 99 10 ⁽²⁾	38,65	2,74
1701 99 90 ⁽²⁾	38,65	2,74
1702 90 95 ⁽³⁾	0,39	0,29

⁽¹⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point III du règlement (CE) n° 1234/2007.

⁽²⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point II du règlement (CE) n° 1234/2007.

⁽³⁾ Fixation par 1 % de teneur en saccharose.

RÈGLEMENT (CE) N° 751/2009 DE LA COMMISSION**du 17 août 2009****modifiant le règlement (CE) n° 745/2009 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales à partir du 16 août 2009**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) ⁽¹⁾,

vu le règlement (CE) n° 1249/96 de la Commission du 28 juin 1996 portant modalités d'application du règlement (CEE) n° 1766/92 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales ⁽²⁾, et notamment son article 2, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Les droits à l'importation dans le secteur des céréales applicables à partir du 16 août 2009 ont été fixés par le règlement (CE) n° 745/2009 de la Commission ⁽³⁾.

- (2) La moyenne des droits à l'importation calculée s'étant écartée de 5 EUR/t du droit fixé, un ajustement correspondant des droits à l'importation fixés par le règlement (CE) n° 745/2009 doit donc intervenir.

- (3) Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 745/2009 en conséquence,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les annexes I et II du règlement (CE) n° 745/2009 sont remplacées par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

Il est applicable à partir du 18 août 2009.

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

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 161 du 29.6.1996, p. 125.

⁽³⁾ JO L 212 du 15.8.2009, p. 5.

ANNEXE I

Droits à l'importation des produits visés à l'article 136, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1234/2007 applicables à partir du 18 août 2009

Code NC	Désignation des marchandises	Droit à l'importation ⁽¹⁾ (EUR/t)
1001 10 00	FROMENT (blé) dur de haute qualité	0,00
	de qualité moyenne	0,00
	de qualité basse	12,83
1001 90 91	FROMENT (blé) tendre, de semence	0,00
ex 1001 90 99	FROMENT (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence	0,00
1002 00 00	SEIGLE	78,15
1005 10 90	MAÏS de semence autre qu'hybride	32,13
1005 90 00	MAÏS, autre que de semence ^(?)	32,13
1007 00 90	SORGHO à grains autre qu'hybride d'ensemencement	83,14

⁽¹⁾ Pour les marchandises arrivant dans la Communauté par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez, l'importateur peut bénéficier, en application de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1249/96, d'une diminution des droits de:

- 3 EUR/t, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée,
- 2 EUR/t, si le port de déchargement se trouve au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Lettonie, en Lituanie, en Pologne, en Finlande, en Suède, au Royaume-Uni ou sur la côte atlantique de la Péninsule ibérique.

^(?) L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 24 EUR par tonne lorsque les conditions établies à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1249/96 sont remplies.

ANNEXE II

Éléments de calcul des droits fixés à l'annexe I

14.8.2009

1) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

(EUR/t)

	Blé tendre ⁽¹⁾	Maïs	Blé dur, qualité haute	Blé dur, qualité moyenne ⁽²⁾	Blé dur, qualité basse ⁽³⁾	Orge
Bourse	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Cotation	164,94	92,62	—	—	—	—
Prix FOB USA	—	—	156,53	146,53	126,53	61,21
Prime sur le Golfe	—	17,50	—	—	—	—
Prime sur Grands Lacs	6,28	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ Prime positive de 14 EUR/t incorporée [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].⁽²⁾ Prime négative de 10 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].⁽³⁾ Prime négative de 30 EUR/t [article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1249/96].

2) Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1249/96:

Frais de fret: Golfe du Mexique–Rotterdam: 18,19 EUR/t

Frais de fret: Grands Lacs–Rotterdam: 17,66 EUR/t

RÈGLEMENT (CE) N° 752/2009 DE LA COMMISSION**du 17 août 2009****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Batata doce de Aljezur (IGP)]**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 6, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (CE) n° 510/2006 et en application de l'article 17, paragraphe 2, dudit règlement, la demande du Portugal pour l'enregistrement de la dénomination «Batata doce de Aljezur» a fait l'objet d'une publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.

- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 510/2006, n'ayant été notifiée à la Commission, cette dénomination doit donc être enregistrée,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination figurant en annexe du présent règlement est enregistrée.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission
Mariann FISCHER BOEL
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

⁽²⁾ JO C 324 du 19.12.2008, p. 31.

ANNEXE

Produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité:

Classe 1.6. Fruits, légumes et céréales en l'état ou transformés

PORTUGAL

Batata doce de Aljezur (IGP)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2009/108/CE DE LA COMMISSION

du 17 août 2009

modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 17,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽²⁾ est l'une des directives particulières visées dans la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues instituée par la directive 2002/24/CE.

(2) Pour tenir compte du comportement spécifique des véhicules hybrides, il convient d'adapter la procédure d'essai en vue de la réception pour la mesure des émissions de gaz polluants des véhicules à moteur à deux ou trois roues. À cet effet, il y a lieu d'adopter une procédure similaire à la procédure prévue par le règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant.

(3) Pour garantir que les véhicules hybrides respectent les limites en matière de niveau sonore fixées par la directive 97/24/CE quel que soit leur mode de fonctionnement, il convient également d'adapter la procédure d'essai en vue de la réception pour la mesure du bruit décrite dans la directive 97/24/CE.

(4) La directive 97/24/CE doit donc être modifiée en conséquence.

(5) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 97/24/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'annexe II du chapitre 5 de la directive 97/24/CE est modifiée conformément à l'annexe I de la présente directive.
- 2) L'annexe III du chapitre 9 de la directive 97/24/CE est modifiée conformément à l'annexe II de la présente directive.
- 3) L'annexe IV du chapitre 9 de la directive 97/24/CE est modifiée conformément à l'annexe III de la présente directive.

Article 2

1. À partir du 1^{er} mai 2010, les États membres ne peuvent, pour des motifs relatifs à la lutte contre la pollution atmosphérique ou les émissions sonores, refuser la réception CE de véhicules à moteur à deux ou trois roues conformes à la directive 97/24/CE, telle que modifiée par la présente directive, ou en interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation.

2. À partir du 1^{er} mai 2010, les États membres refusent, pour des motifs relatifs à la lutte contre la pollution atmosphérique ou les émissions sonores, la réception CE de tout nouveau type de véhicule à moteur à deux ou trois roues qui ne respecte pas les exigences de la directive 97/24/CE, telle que modifiée par la présente directive.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 avril 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

⁽¹⁾ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

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

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

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Günter VERHEUGEN

Vice-président

ANNEXE I

MODIFICATION DE L'ANNEXE II DU CHAPITRE 5 DE LA DIRECTIVE 97/24/CE

L'annexe II du chapitre 5 de la directive 97/24/CE est modifiée comme suit:

1) Le point 1.10 suivant est ajouté:

«1.10. Par "véhicule électrique hybride", on entend un motorcycle, un tricycle ou un quadricycle, dont la propulsion mécanique est assurée par l'énergie provenant des deux sources embarquées d'énergie ci-après:

- a) un carburant;
- b) un dispositif de stockage de l'énergie électrique.»

2) Le point 2.2.1.3 suivant est ajouté:

«2.2.1.3. Dans le cas d'un véhicule électrique hybride, l'appendice 3 s'applique également.»

3) L'appendice 3 suivant est ajouté:

«Appendice 3

Méthodes d'essai pour la mesure des émissions des motorcycles, tricycles ou quadricycles électriques hybrides

1. CHAMP D'APPLICATION

La présente annexe définit les dispositions spécifiques relatives à la réception des véhicules électriques hybrides.

2. CATÉGORIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES HYBRIDES

Charge du véhicule	Recharge de l'extérieur du véhicule ⁽¹⁾ (OVC Off-Vehicle Charging)		Recharge non effectuée de l'extérieur du véhicule ⁽²⁾ (NOVC Not Off-Vehicle Charging)	
	Sans	Avec	Sans	Avec
Sélecteur de mode de fonctionnement				

⁽¹⁾ Dénommé également "chargeable de l'extérieur".

⁽²⁾ Dénommé également "non chargeable de l'extérieur".

3. MÉTHODES D'ESSAI DU TYPE I

Pour l'essai du type I, les essais des motorcycles et tricycles électriques hybrides sont effectués selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis) indiquée au point 2.2.1.1.5 de l'annexe II. Pour chacune des conditions de test, les résultats des essais sur les émissions doivent respecter les limites indiquées au point 2.2.1.1.5 de l'annexe II.

3.1. Véhicules électriques hybrides à recharge extérieure, sans sélecteur de mode

3.1.1. Deux essais sont effectués dans les conditions suivantes:

Condition A: l'essai est effectué avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé.

Condition B: l'essai est effectué avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité).

Le profil du niveau de charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique durant les différentes phases de l'essai du type I est indiqué au sous-appendice 3.

3.1.2. Condition A

3.1.2.1. La procédure commence par la décharge par fonctionnement du véhicule:

- a) à une vitesse stabilisée de 50 km/h jusqu'à ce que le moteur thermique du véhicule électrique hybride démarre;
- b) ou, si le véhicule ne peut atteindre une vitesse stabilisée de 50 km/h sans mise en route du moteur thermique, à une vitesse qui est réduite jusqu'à ce que le véhicule puisse rouler à une vitesse stabilisée juste inférieure à celle de démarrage du moteur thermique pendant une durée ou sur une distance déterminées (à convenir entre le service technique et le constructeur);

c) ou suivant les recommandations du constructeur.

Le moteur thermique doit être arrêté dans les dix secondes qui suivent son démarrage automatique.

3.1.2.2. Conditionnement du véhicule

3.1.2.2.1. Avant l'essai, le véhicule est maintenu dans un local dont la température demeure comprise entre 293 et 303 K (entre 20 et 30 °C). Ce conditionnement est effectué pendant au moins six heures et se poursuit jusqu'à ce que la température de l'huile du moteur et du liquide de refroidissement, le cas échéant, soit égale à la température du local ± 2 K; le dispositif de stockage de l'énergie électrique est chargé complètement selon la procédure prescrite au point 3.1.2.2.2.

3.1.2.2.2. Pendant la phase de stabilisation des températures, le dispositif de stockage de l'énergie électrique est chargé selon la procédure normale de charge de nuit, conformément aux indications données au point 4.1.2 du sous-appendice 2.

3.1.2.3. Procédure d'essai

3.1.2.3.1. On fait démarrer le véhicule en utilisant les moyens normalement mis à la disposition du conducteur. Le premier cycle commence dès le démarrage du véhicule.

3.1.2.3.2. La procédure d'essai est celle décrite au point 3.1.2.3.2.1 ou au point 3.1.2.3.2.2.

3.1.2.3.2.1. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et s'achève selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis) (fin du prélèvement).

3.1.2.3.2.2. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et continue pendant un certain nombre de cycles d'essais répétés. Il s'achève à la fin de la période finale de ralenti lorsque le dispositif de stockage de l'énergie électrique a atteint le niveau minimal de charge selon le critère défini ci-dessous (fin du prélèvement).

Le bilan électrique Q [Ah], mesuré selon la procédure décrite au sous-appendice 1, est utilisé pour déterminer quand le niveau minimal de charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique est atteint.

Le niveau de charge minimal du dispositif de stockage de l'énergie électrique est considéré comme atteint lors du cycle d'essai N si le bilan électrique mesuré lors du cycle d'essai N + 1 ne correspond pas à plus de 3 % de décharge, cette valeur étant exprimée en pourcentage de la capacité nominale de la batterie (en Ah) à son niveau maximal de charge.

À la demande du constructeur, des cycles d'essai supplémentaires peuvent être exécutés et leurs résultats pris en compte dans les calculs des points 3.1.2.3.5 et 3.1.2.3.6, à condition que le bilan électrique pour chaque cycle d'essai additionnel indique une décharge moindre du dispositif de stockage de l'énergie électrique que lors du cycle précédent.

Entre deux cycles, une période de stabilisation des températures d'une durée maximale de dix minutes est admise.

3.1.2.3.3. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).

3.1.2.3.4. Les gaz d'échappement sont analysés conformément à la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).

3.1.2.3.5. Les résultats sur le cycle combiné en condition A sont consignés (m1). Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.1.2.3.2.1, m1 correspond simplement au résultat en grammes de l'essai unique de cycle. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.1.2.3.2.2, m1 correspond au total en grammes des résultats des cycles N.

$$m1 = \sum_1^N m_i$$

3.1.2.3.6. Les émissions massiques moyennes en g/km de chaque polluant selon la condition A sont calculées (M1) comme suit:

$$M1 = m1/D_{test1}$$

où Dtest1 est la distance totale effectivement parcourue lors des essais effectués en condition A.

3.1.3. Condition B

3.1.3.1. Conditionnement du véhicule

- 3.1.3.1.1. Le dispositif de stockage de l'énergie électrique du véhicule doit être déchargé conformément au point 3.1.2.1.
- 3.1.3.1.2. Avant l'essai, le véhicule est maintenu dans un local dont la température demeure comprise entre 293 et 303 K (entre 20 et 30 °C). Ce conditionnement est effectué pendant au moins six heures et se poursuit jusqu'à ce que la température de l'huile du moteur et du liquide de refroidissement, le cas échéant, soit égale à la température du local ± 2 K.
- 3.1.3.2. Procédure d'essai
- 3.1.3.2.1. On fait démarrer le véhicule en utilisant les moyens normalement mis à la disposition du conducteur. Le premier cycle commence dès le démarrage du véhicule.
- 3.1.3.2.2. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et s'achève selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis) (fin du prélèvement).
- 3.1.3.2.3. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.1.3.2.4. Les gaz d'échappement sont analysés conformément à la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.1.3.2.5. Les résultats sur le cycle combiné en condition B sont consignés (m_2).
- 3.1.3.2.6. Les émissions moyennes en g/km de chaque polluant selon la condition B sont calculées (M_2) comme suit:

$$M_2 = m_2/D_{test2}$$

où D_{test2} est la distance totale effectivement parcourue lors des essais effectués en condition B.

- 3.1.4. Résultats des essais
- 3.1.4.1. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.1.2.3.2.1, les valeurs pondérées sont calculées selon la formule suivante:

$$M = (D_e \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_e + D_{av})$$

dans laquelle:

M = émissions massiques de polluants en grammes par kilomètre

M_1 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé

M_2 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité)

D_e = autonomie en mode électrique pur selon la procédure décrite au sous-appendice 2

D_{av} = distance moyenne hypothétique parcourue par le véhicule en condition B entre deux recharges du dispositif de stockage de l'énergie électrique:

— 4 km pour les motocycles de la catégorie 1 (cylindrée < 150 cc),

— 6 km pour les motocycles de la catégorie 2 (cylindrée ≥ 150 cc, $V_{max} < 130$ km/h),

— 10 km pour les motocycles de la catégorie 3 (cylindrée ≥ 150 cc, $V_{max} > 130$ km/h).

- 3.1.4.2. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.1.2.3.2.2, les valeurs pondérées sont calculées selon la formule suivante:

$$M = (D_{ovc} \cdot M_1 + D_{av} \cdot M_2)/(D_{ovc} + D_{av})$$

dans laquelle:

M = émissions massiques de polluants en grammes par kilomètre

- M1 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé
- M2 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité)
- Dovc = autonomie du véhicule sur recharge extérieure selon la procédure décrite au sous-appendice 2
- Dav = distance moyenne hypothétique parcourue par le véhicule en condition B entre deux recharges du dispositif de stockage de l'énergie électrique:
- 4 km pour les motocycles de la catégorie 1 (cylindrée < 150 cc),
 - 6 km pour les motocycles de la catégorie 2 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax < 130 km/h),
 - 10 km pour les motocycles de la catégorie 3 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.2. Véhicules électriques hybrides à recharge extérieure, avec sélecteur de mode

3.2.1. Deux essais sont effectués dans les conditions suivantes:

3.2.1.1. Condition A: l'essai est effectué avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé.

3.2.1.2. Condition B: l'essai est effectué avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité).

3.2.1.3. La position du sélecteur de mode est déterminée conformément au tableau ci-après:

Modes de fonctionnement disponibles	— Électrique pur — Hybride ⁽¹⁾	— Thermique pur — Hybride ⁽¹⁾	— Électrique pur — Thermique pur — Hybride ⁽¹⁾	— Mode hybride n ... — Mode hybride m
Position du sélecteur de mode en condition A (niveau maximal de charge)	Hybride ⁽¹⁾	Hybride ⁽¹⁾	Hybride ⁽¹⁾	Mode électrique prédominant ⁽²⁾
Position du sélecteur de mode en condition B (niveau de charge minimal)	Hybride ⁽¹⁾	Thermique	Thermique	Mode thermique prédominant ⁽³⁾

⁽¹⁾ Si plusieurs «modes hybrides» sont possibles, on utilise la procédure prévue dans la dernière colonne à droite.

⁽²⁾ Mode électrique prédominant

Mode hybride pour lequel on mesure la consommation d'électricité la plus élevée de tous les modes hybrides sélectionnables au cours d'un essai en condition A, à déterminer sur la base des informations fournies par le constructeur et avec l'accord du service technique.

⁽³⁾ Mode thermique prédominant

Mode hybride pour lequel on mesure la consommation de carburant la plus élevée de tous les modes hybrides sélectionnables au cours d'un essai en condition B, à déterminer sur la base des informations fournies par le constructeur et avec l'accord du service technique.

3.2.2. Condition A

3.2.2.1. Si l'autonomie du véhicule en mode électrique pur est supérieure à un cycle complet, à la demande du constructeur, l'essai du type I peut être effectué en mode électrique pur après accord avec le service technique. Dans ce cas, la valeur de m1 visée au point 3.2.2.4.5 est égale à zéro.

3.2.2.2. La procédure commence par la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique du véhicule.

3.2.2.2.1. Si le véhicule est doté d'un mode électrique pur, la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique est effectuée par fonctionnement du véhicule avec le sélecteur en position de fonctionnement en mode électrique pur (sur piste d'essai, sur banc à rouleaux, etc.) à une vitesse stabilisée de 70 ± 5 % de la vitesse maximale du véhicule indiquée par le constructeur. On arrête la décharge dans l'un des cas suivants:

- a) lorsque le véhicule n'est plus en mesure de rouler à 65 % de sa vitesse maximale;
 - b) ou lorsque les instruments de bord de série indiquent que le véhicule doit être arrêté;
 - c) ou lorsque la distance de 100 km a été couverte.
- 3.2.2.2.2. Si le véhicule n'est pas doté d'un mode électrique pur, la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique est effectuée par fonctionnement du véhicule:
- a) à une vitesse stabilisée de 50 km/h ou à la vitesse maximale du véhicule en mode électrique pur jusqu'à ce que le moteur thermique du véhicule électrique hybride démarre;
 - b) ou, si le véhicule ne peut atteindre une vitesse stabilisée de 50 km/h sans mise en route du moteur thermique, à une vitesse qui est réduite jusqu'à ce que le véhicule puisse rouler à une vitesse stabilisée juste inférieure à celle de démarrage du moteur thermique pendant une durée ou sur une distance déterminées (à convenir entre le service technique et le constructeur);
 - c) ou suivant les recommandations du constructeur.

Le moteur thermique doit être arrêté dans les dix secondes qui suivent son démarrage automatique.

3.2.2.3. Conditionnement du véhicule

3.2.2.3.1. Avant l'essai, le véhicule est maintenu dans un local dont la température demeure comprise entre 293 et 303 K (entre 20 et 30 °C). Ce conditionnement est effectué pendant au moins six heures et se poursuit jusqu'à ce que la température de l'huile du moteur et du liquide de refroidissement, le cas échéant, soit égale à la température du local ± 2 K; le dispositif de stockage de l'énergie électrique est chargé complètement selon la procédure prescrite au point 3.2.2.3.2.

3.2.2.3.2. Pendant la phase de stabilisation des températures, le dispositif de stockage de l'énergie électrique est chargé selon la procédure normale de charge de nuit, conformément aux indications données au point 4.1.2 du sous-appendice 2.

3.2.2.4. Procédure d'essai

3.2.2.4.1. On fait démarrer le véhicule en utilisant les moyens normalement mis à la disposition du conducteur. Le premier cycle commence dès le démarrage du véhicule.

3.2.2.4.2. La procédure d'essai est celle décrite au point 3.2.2.4.2.1 ou au point 3.2.2.4.2.2.

3.2.2.4.2.1. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et s'achève selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis) (fin du prélèvement).

3.2.2.4.2.2. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et continue pendant un certain nombre de cycles d'essais répétés. Il s'achève à la fin de la période finale de ralenti lorsque le dispositif de stockage de l'énergie électrique a atteint le niveau minimal de charge selon le critère défini ci-dessous (fin du prélèvement).

Le bilan électrique Q [Ah], mesuré selon la procédure décrite au sous-appendice 1 du présent appendice, est utilisé pour déterminer quand le niveau minimal de charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique est atteint.

Le niveau de charge minimal du dispositif de stockage de l'énergie électrique est considéré comme atteint lors du cycle d'essai N si le bilan électrique mesuré lors du cycle d'essai $N + 1$ ne correspond pas à plus de 3 % de décharge, cette valeur étant exprimée en pourcentage de la capacité nominale de la batterie (en Ah) à son niveau maximal de charge.

À la demande du constructeur, des cycles d'essai supplémentaires peuvent être exécutés et leurs résultats pris en compte dans les calculs des points 3.2.2.4.5 et 3.2.2.4.6, à condition que le bilan électrique pour chaque cycle d'essai additionnel indique une décharge moindre du dispositif de stockage de l'énergie électrique que lors du cycle précédent.

Entre deux cycles, une période de stabilisation des températures d'une durée maximale de dix minutes est admise.

- 3.2.2.4.3. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.2.2.4.4. Les gaz d'échappement sont analysés conformément à la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.2.2.4.5. Les résultats sur le cycle combiné en condition A sont consignés ($m1$). Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.2.2.4.2.1, $m1$ correspond simplement au résultat en grammes de l'essai unique de cycle. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.2.2.4.2.2, $m1$ correspond au total en grammes des résultats des cycles N .

$$m1 = \sum_1^N m_i$$

- 3.2.2.4.6. Les émissions massiques moyennes en g/km de chaque polluant selon la condition A sont calculées ($M1$) comme suit:

$$M1 = m1/Dtest1$$

où $Dtest1$ est la distance totale effectivement parcourue lors des essais effectués en condition A.

3.2.3. Condition B

- 3.2.3.1. S'il existe plusieurs modes de fonctionnement en mode hybride (par exemple: mode sport, économique, urbain, extra-urbain), le sélecteur sera positionné sur le mode hybride pour lequel on mesure la consommation de carburant la plus élevée (voir point 3.2.1.3, note 3).

3.2.3.2. Conditionnement du véhicule

- 3.2.3.2.1. Le dispositif de stockage de l'énergie électrique du véhicule est déchargé conformément au point 3.2.2.2.
- 3.2.3.2.2. Avant l'essai, le véhicule est maintenu dans un local dont la température demeure comprise entre 293 et 303 K (entre 20 et 30 °C). Ce conditionnement est effectué pendant au moins six heures et se poursuit jusqu'à ce que la température de l'huile du moteur et du liquide de refroidissement, le cas échéant, soit égale à la température du local ± 2 K.

3.2.3.3. Procédure d'essai

- 3.2.3.3.1. On fait démarrer le véhicule en utilisant les moyens normalement mis à la disposition du conducteur. Le premier cycle commence dès le démarrage du véhicule.
- 3.2.3.3.2. Le prélèvement commence avant le démarrage du véhicule ou au début de celui-ci et s'achève selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis) (fin du prélèvement).
- 3.2.3.3.3. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.2.3.3.4. Les gaz d'échappement sont analysés conformément à la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).
- 3.2.3.3.5. Les résultats sur le cycle combiné en condition B sont consignés ($m2$).
- 3.2.3.3.6. Les émissions moyennes en g/km de chaque polluant selon la condition B sont calculées ($M2$) comme suit:

$$M2 = m2/Dtest2$$

où $Dtest2$ est la distance totale effectivement parcourue lors des essais effectués en condition B.

3.2.4. Résultats des essais

- 3.2.4.1. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.2.2.4.2.1, les valeurs pondérées sont calculées selon la formule suivante:

$$M = (De \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(De + Dav)$$

dans laquelle:

M = émissions massiques de polluants en grammes par kilomètre

$M1$ = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé

M2 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité)

De = autonomie en mode électrique pur selon la procédure décrite au sous-appendice 2

Dav = distance moyenne hypothétique parcourue par le véhicule en condition B entre deux recharges du dispositif de stockage de l'énergie électrique:

— 4 km pour les motocycles de la catégorie 1 (cylindrée < 150 cc),

— 6 km pour les motocycles de la catégorie 2 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km pour les motocycles de la catégorie 3 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.2.4.2. Dans le cas de la procédure d'essai selon le point 3.2.2.4.2.2, les valeurs pondérées sont calculées selon la formule suivante:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2) / (Dovc + Dav)$$

dans laquelle:

M = émissions massiques de polluants en grammes par kilomètre

M1 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique complètement chargé calculées au point 3.1.2.3.6.

M2 = émissions massiques moyennes de polluants en grammes par kilomètre avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité) calculées au point 3.2.3.3.6.

Dovc = autonomie sur recharge extérieure selon la procédure décrite au sous-appendice 2

Dav = distance moyenne hypothétique parcourue par le véhicule en condition B entre deux recharges du dispositif de stockage de l'énergie électrique:

— 4 km pour les motocycles de la catégorie 1 (cylindrée < 150 cc),

— 6 km pour les motocycles de la catégorie 2 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km pour les motocycles de la catégorie 3 (cylindrée ≥ 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.3. Véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, sans sélecteur de mode

3.3.1. Les essais en mode hybride des véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, sans sélecteur de mode, sont effectués selon l'annexe I du chapitre 5.

3.3.2. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).

3.4. Véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, avec sélecteur de mode

3.4.1. Les essais en mode hybride des véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur, avec sélecteur de mode, sont effectués selon l'annexe I du chapitre 5. Si plusieurs modes sont possibles, l'essai est effectué dans le mode établi automatiquement une fois tournée la clef de contact (mode normal). Sur la base des renseignements fournis par le constructeur, le service technique veille à ce que les valeurs limites soient respectées dans tous les modes hybrides.

3.4.2. Le véhicule est conduit selon la procédure d'essai pertinente (appendice 1 ou appendice 1 bis).

4. MÉTHODES D'ESSAI DU TYPE II

4.1. Les essais des véhicules sont effectués selon la procédure d'essai décrite à l'appendice 2.

Sous-appendice 1

Méthode de mesure du bilan électrique de la batterie des véhicules électriques hybrides à recharge extérieure et non rechargeables de l'extérieur

1. Objet

1.1. L'objet du présent sous-appendice est de définir la méthode et les instruments à utiliser pour mesurer le bilan électrique des véhicules électriques hybrides à recharge extérieure et non rechargeables de l'extérieur.

2. Équipement et instruments de mesure

- 2.1. Lors des essais décrits aux points 3.1 à 3.4, le courant débité par la batterie est mesuré à l'aide d'un ampèremètre du type à pince ou en boucle fermée. Le transducteur de courant (c'est-à-dire le capteur de courant sans équipement d'acquisition de données) doit avoir une précision d'au moins 0,5 % de la valeur mesurée ou de 0,1 % de la valeur maximale de l'échelle.

Des appareils de diagnostic fournis par les constructeurs ne doivent pas être utilisés pour le présent essai.

- 2.1.1. Le transducteur de courant doit être placé sur l'un des conducteurs directement reliés à la batterie. Pour faciliter la mesure du courant dans la batterie à l'aide d'un équipement de mesure extérieur, les constructeurs devraient de préférence monter d'origine sur le véhicule des points de raccordement appropriés, sûrs et accessibles. Si cela n'est pas faisable, le constructeur est tenu d'aider le service technique en fournissant les moyens de relier de la manière décrite ci-dessus un transducteur de courant aux conducteurs raccordés à la batterie.

- 2.1.2. La tension à la sortie du transducteur de courant doit être échantillonnée avec une fréquence minimale d'échantillonnage de 5 Hz. Le courant mesuré doit être intégré dans le temps, ce qui permet d'obtenir la valeur mesurée de Q, exprimée en ampère heure (Ah).

- 2.1.3. La température à l'emplacement où se trouve le capteur doit être mesurée avec la même fréquence d'échantillonnage que le courant afin que cette valeur puisse être utilisée pour compenser éventuellement la dérive des transducteurs de courant et, le cas échéant, du transducteur de tension utilisé pour convertir la tension à la sortie du transducteur de courant.

- 2.2. Une liste des instruments (fabricant, numéro de modèle, numéro de série) utilisés par le constructeur pour déterminer quand le niveau de charge minimal de la batterie a été atteint au cours de la procédure d'essai définie aux points 3.1 et 3.2 et les dates auxquelles les instruments ont été étalonnés pour la dernière fois (lorsqu'il y a lieu) sont communiquées au service technique.

3. Procédure de mesure

- 3.1. La mesure du courant de la batterie commence en même temps que l'essai et se termine immédiatement après que le véhicule a effectué le cycle d'essai complet.

Sous-appendice 2

Méthode de mesure de l'autonomie en mode électrique des véhicules mus par un système de propulsion électrique hybride et de l'autonomie sur recharge extérieure des véhicules mus par un système de propulsion électrique hybride

1. MESURE DE L'AUTONOMIE EN MODE ÉLECTRIQUE

La méthode d'essai décrite dans le présent sous-appendice permet de mesurer l'autonomie en mode électrique, exprimée en km, des véhicules mus par un système de propulsion électrique hybride sur recharge extérieure.

2. PARAMÈTRES, UNITÉS ET PRÉCISION DES MESURES

Les paramètres, les unités et la précision des mesures doivent être les suivants:

Paramètre	Unité	Précision	Résolution
Temps	s	+/- 0,1 s	0,1 s
Distance	m	+/- 0,1 %	1 m
Température	°C	+/- 1 °C	1 °C
Vitesse	km/h	+/- 1 %	0,2 km/h
Masse	kg	+/- 0,5 %	1 kg
Bilan électrique	Ah	+/- 0,5 %	0,3 %

3. CONDITIONS D'ESSAI

- 3.1. État du véhicule

- 3.1.1. Les pneumatiques du véhicule doivent être gonflés à la pression spécifiée par le constructeur lorsqu'ils sont à la température ambiante.
- 3.1.2. La viscosité des lubrifiants utilisés pour les pièces mécaniques mobiles doit être conforme aux spécifications du constructeur.
- 3.1.3. Les dispositifs d'éclairage, de signalisation et dispositifs auxiliaires doivent être hors fonction à l'exception de ceux que nécessitent la conduite des essais et la marche habituelle du véhicule en plein jour.
- 3.1.4. Tous les systèmes d'accumulation d'énergie disponibles pour une utilisation autre que la traction doivent être chargés à leur niveau maximal spécifié par le constructeur.
- 3.1.5. Si les batteries sont utilisées à une température supérieure à la température ambiante, l'opérateur doit suivre la méthode recommandée par le constructeur du véhicule pour maintenir la température de la batterie dans la plage de fonctionnement normal.

Le représentant du constructeur doit pouvoir certifier que le système de régulation thermique de la batterie n'est ni endommagé, ni hors d'état de fonctionner.

- 3.1.6. Le véhicule doit avoir parcouru au moins 300 km au cours des sept jours précédant l'essai avec les batteries qui sont installées pendant l'essai.

3.2. Conditions climatiques

Pour les essais réalisés à l'extérieur, la température ambiante doit être comprise entre 5 et 32 °C. Les essais en atelier doivent être effectués à une température comprise entre 20 et 30 °C.

4. MODE OPÉRATOIRE

La méthode d'essai comporte les étapes suivantes:

- a) charge initiale de la batterie;
- b) exécution du cycle et mesure de l'autonomie en mode électrique.

S'il est nécessaire de déplacer le véhicule entre les étapes, celui-ci est poussé jusqu'à la zone d'essai suivante (sans recharge par récupération).

4.1. Charge initiale de la batterie

La charge de la batterie comprend les opérations suivantes:

Note: On entend par "charge initiale de la batterie" la première charge de la batterie, effectuée à l'homologation du véhicule.

Si l'on effectue consécutivement plusieurs essais ou mesures, la batterie est d'abord soumise à la "charge initiale", puis à la "charge normale de nuit" (décrite au point 4.1.2.1).

4.1.1. Décharge de la batterie

- 4.1.1.1. Dans le cas des véhicules électriques hybrides à recharge extérieure, sans sélecteur de mode, le constructeur doit fournir les moyens d'effectuer la mesure avec le véhicule roulant en mode électrique pur. La procédure commence par la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique par fonctionnement du véhicule:

- a) à une vitesse stabilisée de 50 km/h jusqu'à ce que le moteur thermique du véhicule électrique hybride démarre;
- b) ou si le véhicule ne peut atteindre une vitesse stabilisée de 50 km/h sans mise en route du moteur thermique, à une vitesse qui est réduite jusqu'à ce que le véhicule puisse rouler à une vitesse stabilisée juste inférieure à celle de démarrage du moteur thermique pendant une durée ou sur une distance déterminées (à convenir entre le service technique et le constructeur);
- c) ou suivant les recommandations du constructeur.

Le moteur thermique doit être arrêté dans les dix secondes qui suivent son démarrage automatique.

- 4.1.1.2. Dans le cas des véhicules électriques hybrides à recharge extérieure, avec sélecteur de mode:
- 4.1.1.2.1. Si le véhicule est doté d'un mode électrique pur, la procédure commence par la décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique par conduite du véhicule avec le sélecteur en position de fonctionnement en mode électrique pur à une vitesse stabilisée égale à 70 +/- 5 % de la vitesse maximale du véhicule sur trente minutes. On arrête la décharge dans l'un des cas suivants:
- a) lorsque le véhicule n'est plus en mesure de rouler à 65 % de sa vitesse maximale sur trente minutes;
 - b) ou lorsque les instruments de bord de série indiquent au conducteur qu'il faut arrêter le véhicule;
 - c) ou lorsque la distance de 100 km a été couverte.
- 4.1.1.2.2. Si le véhicule n'est pas doté d'un mode électrique pur, le constructeur doit fournir les moyens d'effectuer la mesure avec le véhicule roulant en mode électrique pur. La décharge du dispositif de stockage de l'énergie électrique doit être effectuée par fonctionnement du véhicule:
- a) à une vitesse stabilisée de 50 km/h jusqu'à ce que le moteur thermique du véhicule électrique hybride démarre;
 - b) ou si le véhicule ne peut atteindre une vitesse stabilisée de 50 km/h sans mise en route du moteur thermique, à une vitesse qui est réduite jusqu'à ce que le véhicule puisse rouler à une vitesse stabilisée juste inférieure à celle de démarrage du moteur thermique pendant une durée ou sur une distance déterminées (à convenir entre le service technique et le constructeur);
 - c) ou suivant les recommandations du constructeur.

Le moteur thermique doit être arrêté dans les dix secondes qui suivent son démarrage automatique.

4.1.2. Charge normale de nuit

Dans le cas d'un véhicule électrique hybride à recharge extérieure, la charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique s'effectue comme suit:

4.1.2.1. Mode opératoire

La charge est effectuée:

- a) avec le chargeur embarqué, si le véhicule en est équipé;
- b) ou avec un chargeur extérieur recommandé par le constructeur, selon la courbe de charge prescrite pour une charge normale;
- c) à une température ambiante comprise entre 20 et 30 °C.

Cette procédure exclut toutes les opérations de charge spéciales qui pourraient être effectuées automatiquement ou manuellement, comme une charge d'égalisation ou une charge d'entretien. Le constructeur doit attester qu'il n'y a pas eu d'opération de charge spéciale au cours de l'essai.

4.1.2.2. Critère de fin de charge

Le critère de fin de charge correspond à un temps de charge de douze heures, sauf si les instruments de bord de série indiquent clairement que le dispositif de stockage de l'énergie électrique n'est pas encore complètement chargé.

Dans ce cas, temps maximal = 3 • énergie nominale de la batterie (Wh)/puissance secteur (W)

4.2. Exécution du cycle et mesure de l'autonomie

4.2.1. Pour déterminer l'autonomie en mode électrique d'un véhicule électrique hybride

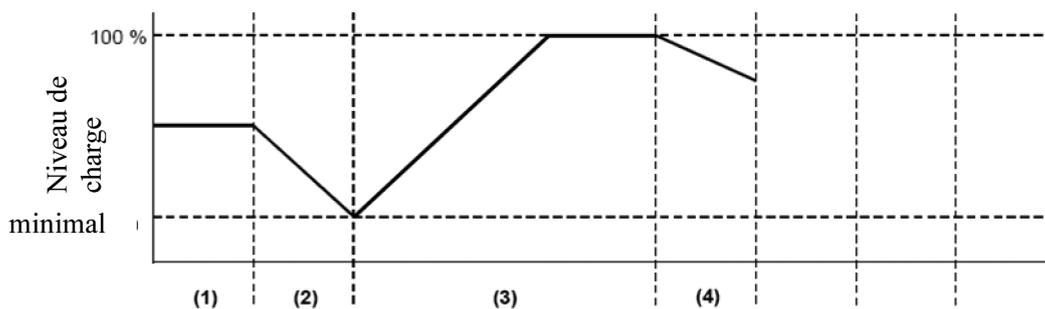
- 4.2.1.1. La séquence d'essai pertinente telle que définie au point 2 de l'annexe II du chapitre 5, et les prescriptions de passage des rapports correspondantes, sont appliquées sur un banc à rouleaux réglé de la manière prescrite à l'appendice 1 de l'annexe II du chapitre 5, jusqu'à ce que le critère de fin d'essai soit atteint.

- 4.2.1.2. À une vitesse supérieure à 50 km/h ou à la vitesse maximale en mode électrique pur indiquée par le constructeur, lorsque le véhicule n'atteint pas l'accélération ou la vitesse requise pour le cycle d'essai, on maintient complètement enfoncée la pédale d'accélérateur jusqu'à ce que la courbe de référence soit de nouveau atteinte.
- 4.2.1.3. Pour la mesure de l'autonomie en mode électrique, le critère de fin d'essai est atteint lorsque le véhicule n'est plus en mesure de suivre la courbe de référence jusqu'à 50 km/h, ou la vitesse maximale en mode électrique pur indiquée par le constructeur, ou lorsque les instruments de bord montés de série indiquent que le véhicule doit être arrêté ou encore lorsque le dispositif de stockage électrique a atteint le niveau minimal de charge. On décélère alors le véhicule jusqu'à 5 km/h en relâchant la pédale d'accélérateur mais sans toucher la pédale de frein, puis on l'arrête en freinant.
- 4.2.1.4. Pour tenir compte des besoins physiologiques, on autorise jusqu'à trois interruptions d'une durée totale maximale de quinze minutes entre les séquences d'essai.
- 4.2.1.5. À la fin de l'essai, la mesure D_e de la distance parcourue en km avec le seul moteur électrique, arrondie au nombre entier le plus proche, représente l'autonomie en mode électrique pur du véhicule électrique hybride. Si le véhicule fonctionne à la fois sur le mode électrique et sur le mode hybride au cours de l'essai, on détermine les périodes de fonctionnement électrique pur par détection du courant aux injecteurs ou à l'allumage.
- 4.2.2. Pour déterminer l'autonomie en mode électrique d'un véhicule électrique hybride
- 4.2.2.1. La séquence d'essai pertinente telle que définie au point 2 de l'annexe II du chapitre 5, et les prescriptions de passage des rapports correspondantes, sont appliquées sur un banc à rouleaux réglé de la manière prescrite à l'appendice 1 ou à l'appendice 1 bis de l'annexe II du chapitre 5, jusqu'à ce que le critère de fin d'essai soit atteint.
- 4.2.2.2. Pour la mesure de l'autonomie sur recharge extérieure, le critère de fin d'essai est atteint lorsque la batterie a atteint le niveau minimal de charge d'après les critères définis au sous-appendice 1. On poursuit l'essai jusqu'à la période de ralenti finale.
- 4.2.2.3. Pour tenir compte des besoins physiologiques, on autorise jusqu'à trois interruptions d'une durée totale maximale de quinze minutes entre les séquences d'essai.
- 4.2.2.4. À la fin de l'essai, la distance totale parcourue en km, arrondie au nombre entier le plus proche, représente l'autonomie sur recharge extérieure du véhicule électrique hybride.

Sous-appendice 3

Profil du niveau de charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique pour l'essai du type I des véhicules électriques hybrides à recharge extérieure

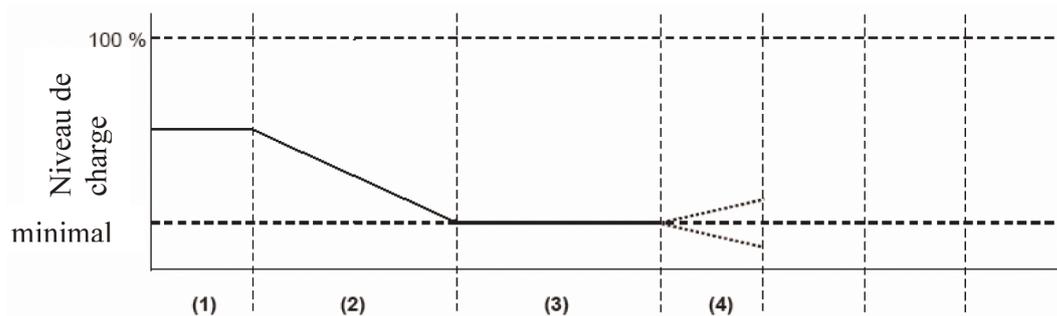
Condition A de l'essai du type I



Condition A:

- 1) niveau de charge initial du dispositif de stockage de l'énergie électrique
- 2) décharge conformément aux points 3.1.2.1 et 3.2.2.2 de l'appendice 3
- 3) charge pendant la phase de stabilisation des températures conformément aux points 3.1.2.2.2 et 3.2.2.3.2 de l'appendice 3
- 4) essai conformément aux points 3.1.3.2 et 3.2.2.4 de l'appendice 3

Condition B de l'essai du type I



Condition B:

- 1) niveau de charge initial
- 2) décharge conformément aux points 3.1.3.1.1 et 3.2.3.2.1 de l'appendice 3
- 3) phase de stabilisation des températures conformément aux points 3.1.3.1.2 et 3.2.3.2.2 de l'appendice 3
- 4) essai conformément aux points 3.1.3.2 et 3.2.3.3 de l'appendice 3»

ANNEXE II

MODIFICATION DE L'ANNEXE III DU CHAPITRE 9 DE LA DIRECTIVE 97/24/CE

L'annexe III du chapitre 9 de la directive 97/24/CE est modifiée comme suit:

1) Le point 1.5 suivant est ajouté:

«1.5. Par "véhicule électrique hybride", on entend un véhicule dont la propulsion mécanique est assurée par l'énergie provenant des deux sources embarquées d'énergie ci-après:

a) un carburant;

b) un dispositif de stockage de l'énergie électrique (par exemple, une batterie, un condensateur, un volant d'inertie/générateur, etc.)»

2) Le point 2.1.4.4 suivant est ajouté:

«2.1.4.4. Dans le cas de véhicules hybrides, les essais sont effectués deux fois:

a) condition A: les batteries sont à leur niveau maximal de charge; si plusieurs modes hybrides sont possibles, l'essai sera effectué dans le mode électrique prédominant;

b) condition B: les batteries sont à leur niveau minimal de charge; si plusieurs modes hybrides sont possibles, l'essai sera effectué dans le mode hybride pour lequel on mesure la consommation de carburant la plus élevée.»

3) Le point 2.1.5.5 suivant est ajouté:

«2.1.5.5. Si la valeur moyenne des quatre résultats de mesure en condition A et la valeur moyenne des quatre résultats de mesure en condition B sont inférieures ou égales au niveau maximal admissible pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule à l'essai, les prescriptions visées au point 2.1.1 sont considérées comme remplies.

La moyenne la plus élevée constitue le résultat de l'essai.»

ANNEXE III

MODIFICATION DE L'ANNEXE IV DU CHAPITRE 9 DE LA DIRECTIVE 97/24/CE

L'annexe IV du chapitre 9 de la directive 97/24/CE est modifiée comme suit:

1) Le point 1.5 suivant est ajouté:

«1.5. Par "véhicule électrique hybride", on entend un véhicule dont la propulsion mécanique est assurée par l'énergie provenant des deux sources embarquées d'énergie ci-après:

- a) un carburant;
- b) un dispositif de stockage de l'énergie électrique (par exemple, une batterie, un condensateur, un volant d'inertie/générateur, etc.)»

2) Le point 2.2.4.5 suivant est ajouté:

«2.2.4.5. Dans le cas de véhicules hybrides, les essais sont effectués deux fois:

- a) condition A: les batteries sont à leur niveau maximal de charge; si plusieurs modes hybrides sont possibles, l'essai sera effectué dans le mode électrique prédominant;
- b) condition B: les batteries sont à leur niveau minimal de charge; si plusieurs modes hybrides sont possibles, l'essai sera effectué dans le mode hybride pour lequel on mesure la consommation de carburant la plus élevée.»

3) Le point 2.2.5.5 suivant est ajouté:

«2.2.5.5. Si la valeur moyenne des quatre résultats de mesure en condition A et la valeur moyenne des quatre résultats de mesure en condition B sont inférieures ou égales au niveau maximal admissible pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule à l'essai, les prescriptions visées au point 2.2.1 sont considérées comme remplies.

La moyenne la plus élevée constitue le résultat de l'essai.»

II

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

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 août 2009

concernant la non-inscription de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE du Conseil et le retrait des autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant cette substance

[notifiée sous le numéro C(2009) 6303]

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

(2009/616/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 91/414/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 2, quatrième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 8, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE dispose qu'un État membre peut, pendant une période de douze ans à compter de la date de notification de cette directive, autoriser la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques contenant des substances actives non visées à l'annexe I de cette directive, qui sont déjà sur le marché deux ans après la date de notification, tandis qu'un examen graduel de ces substances est réalisé dans le cadre d'un programme de travail.
- (2) Les règlements de la Commission (CE) n° 1112/2002⁽²⁾ et (CE) n° 2229/2004⁽³⁾ établissent les modalités de mise en œuvre de la quatrième phase du programme de travail visé à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE et dressent une liste de substances actives à évaluer en vue de leur éventuelle inscription à

l'annexe I de ladite directive. L'huile de pétrole CAS 92062-35-6 figure sur cette liste.

- (3) Les effets de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 sur la santé humaine et l'environnement ont été évalués conformément aux dispositions des règlements (CE) n° 1112/2002 et (CE) n° 2229/2004 pour une série d'utilisations proposées par l'auteur de la notification. Par ailleurs, ces règlements désignent les États membres rapporteurs chargés de présenter les rapports d'évaluation et recommandations requis à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) conformément à l'article 21, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2229/2004. Pour l'huile de pétrole CAS 92062-35-6, l'État membre rapporteur était l'Espagne et toutes les informations utiles ont été présentées en mars 2008.
- (4) La Commission a examiné le dossier relatif à l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 conformément à l'article 24 bis du règlement (CE) n° 2229/2004. Un projet de rapport de réexamen concernant ladite substance a été examiné par les États membres et la Commission au sein du Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, ce qui a abouti, le 12 mars 2009, à l'établissement du rapport de réexamen de la Commission.
- (5) Au cours de l'examen de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 par le Comité, il a été conclu, compte tenu des observations formulées par les États membres, que cette substance active était manifestement susceptible d'avoir des effets nocifs sur la santé humaine, notamment des consommateurs et des opérateurs, car les données existantes sont insuffisantes pour permettre l'établissement d'une DJA, d'une DAR ou d'un NAE0.

⁽¹⁾ JO L 230 du 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 168 du 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 379 du 24.12.2004, p. 13.

(6) La Commission a invité l'auteur de la notification à lui présenter ses observations concernant les résultats de l'examen de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 et à lui faire savoir s'il avait l'intention de continuer à demander l'inscription de la substance à l'annexe. L'auteur de la notification a présenté des observations qui ont été examinées attentivement. Toutefois, en dépit des arguments avancés par l'auteur de la notification, les sujets de préoccupation évoqués plus haut subsistent et les évaluations effectuées sur la base des informations fournies n'ont pas démontré que, dans les conditions d'utilisation proposées, les produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 sont susceptibles de satisfaire, d'une manière générale, aux conditions fixées à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b), de la directive 91/414/CEE.

(7) Il convient par conséquent de ne pas inscrire l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE.

(8) Il y a lieu d'adopter des mesures garantissant que les autorisations accordées pour des produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 seront retirées dans un délai déterminé et ne seront pas reconduites, et qu'aucune nouvelle autorisation ne sera accordée pour de tels produits.

(9) Aucun délai de grâce accordé par un État membre pour supprimer, écouler et utiliser les stocks existants de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 ne peut excéder douze mois, afin de limiter l'utilisation de ces stocks à une seule période de végétation supplémentaire, ce qui garantit que les produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 resteront à la disposition des utilisateurs pendant une période de dix-huit mois à compter de l'adoption de la présente décision.

(10) La présente décision n'exclut pas qu'une demande soit introduite conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE et au règlement (CE) n° 33/2008 de la Commission du 17 janvier 2008 portant modalités d'application de la directive 91/414/CEE du Conseil relative à une procédure courante et à une procédure accélérée d'évaluation de substances actives prévues dans le programme de travail visé à l'article 8, paragraphe 2, de cette directive, mais non inscrites à l'annexe I⁽¹⁾, en vue

d'une éventuelle inscription de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 à l'annexe I de ladite directive.

(11) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'huile de pétrole CAS 92062-35-6 n'est pas inscrite en tant que substance active à l'annexe I de la directive 91/414/CEE.

Article 2

Les États membres font en sorte:

a) que les autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 soient retirées au plus tard le 17 février 2010;

b) qu'aucune autorisation de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de pétrole CAS 92062-35-6 ne soit accordée ou reconduite à compter de la date de publication de la présente décision.

Article 3

Tout délai accordé par un État membre conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 6, de la directive 91/414/CEE est le plus court possible et expire au plus tard le 17 février 2011.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Androulla VASSILIOU

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 15 du 18.1.2008, p. 5.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 août 2009

concernant la non-inscription de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE du Conseil et le retrait des autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant cette substance

[notifiée sous le numéro C(2009) 6305]

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

(2009/617/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 91/414/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 2, quatrième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 8, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE dispose qu'un État membre peut, pendant une période de douze ans à compter de la date de notification de cette directive, autoriser la mise sur le marché de produits phytopharmaceutiques contenant des substances actives non visées à l'annexe I de cette directive, qui sont déjà sur le marché deux ans après la date de notification, tandis qu'un examen graduel de ces substances est réalisé dans le cadre d'un programme de travail.
- (2) Les règlements de la Commission (CE) n° 1112/2002⁽²⁾ et (CE) n° 2229/2004⁽³⁾ établissent les modalités de mise en œuvre de la quatrième phase du programme de travail visé à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE et dressent une liste de substances actives à évaluer en vue de leur éventuelle inscription à l'annexe I de ladite directive. L'huile de paraffine CAS 64742-54-7 figure sur cette liste.
- (3) Les effets de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 sur la santé humaine et l'environnement ont été évalués conformément aux dispositions des règlements (CE) n° 1112/2002 et (CE) n° 2229/2004 pour une série d'utilisations proposées par l'auteur de la notification. Par ailleurs, ces règlements désignent les États membres rapporteurs chargés de présenter les rapports d'évaluation et recommandations requis à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) conformément à l'article 21, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2229/2004. Pour l'huile de paraffine CAS 64742-54-7, l'État membre rapporteur était la Grèce et toutes les informations utiles ont été présentées en avril 2008.
- (4) La Commission a examiné le dossier relatif à l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 conformément à l'article 24 bis du règlement (CE) n° 2229/2004. Un projet de rapport de réexamen concernant ladite substance a été examiné par les États membres et la Commission au sein du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, ce qui a abouti, le 12 mars 2009, à

l'établissement du rapport de réexamen de la Commission.

- (5) Au cours de l'examen de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 par le comité, il a été conclu, compte tenu des observations formulées par les États membres, que cette substance active était manifestement susceptible d'avoir des effets nocifs sur la santé humaine, notamment des consommateurs et des opérateurs, car les données existantes sont insuffisantes pour permettre l'établissement d'une DJA, d'une DAR ou d'un NAEQ.
- (6) La Commission a invité l'auteur de la notification à lui présenter ses observations concernant les résultats de l'examen de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 et à lui faire savoir s'il avait l'intention de continuer à demander l'inscription de la substance à l'annexe. L'auteur de la notification a présenté des observations qui ont été examinées attentivement. Toutefois, en dépit des arguments avancés par l'auteur de la notification, les sujets de préoccupation évoqués plus haut subsistent et les évaluations effectuées sur la base des informations fournies n'ont pas démontré que, dans les conditions d'utilisation proposées, les produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 étaient susceptibles de satisfaire, d'une manière générale, aux conditions fixées à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b), de la directive 91/414/CEE.
- (7) Il convient par conséquent de ne pas inscrire l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 à l'annexe I de la directive 91/414/CEE.
- (8) Il y a lieu d'adopter des mesures garantissant que les autorisations accordées pour des produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 seront retirées dans un délai déterminé et ne seront pas reconduites, et qu'aucune nouvelle autorisation ne sera accordée pour de tels produits.
- (9) Aucun délai de grâce accordé par un État membre pour supprimer, écouler et utiliser les stocks existants de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 ne peut excéder douze mois, afin de limiter l'utilisation de ces stocks à une seule période de végétation supplémentaire, ce qui garantit que les produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 resteront à la disposition des utilisateurs pendant une période de dix-huit mois à compter de l'adoption de la présente décision.

⁽¹⁾ JO L 230 du 19.8.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 168 du 27.6.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 379 du 24.12.2004, p. 13.

- (10) La présente décision n'exclut pas qu'une demande soit introduite conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 91/414/CEE et au règlement (CE) n° 33/2008 de la Commission du 17 janvier 2008 portant modalités d'application de la directive 91/414/CEE du Conseil relative à une procédure courante et à une procédure accélérée d'évaluation de substances actives prévues dans le programme de travail visé à l'article 8, paragraphe 2, de cette directive, mais non inscrites à l'annexe I⁽¹⁾, en vue d'une éventuelle inscription de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 à l'annexe I de ladite directive.
- (11) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du Comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'huile de paraffine CAS 64742-54-7 n'est pas inscrite en tant que substance active à l'annexe I de la directive 91/414/CEE.

Article 2

Les États membres font en sorte:

- a) que les autorisations de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 soient retirées au plus tard le 17 février 2010;
- b) qu'aucune autorisation de produits phytopharmaceutiques contenant de l'huile de paraffine CAS 64742-54-7 ne soit accordée ou reconduite à compter de la date de publication de la présente décision.

Article 3

Tout délai de grâce accordé par un État membre conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 6, de la directive 91/414/CEE est le plus court possible et expire au plus tard le 17 février 2011.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 17 août 2009.

Par la Commission

Androulla VASSILIOU

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 15 du 18.1.2008, p. 5.

RECTIFICATIFS**Rectificatif au règlement (CE) n° 74/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 portant modification du règlement (CE) n° 1698/2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader)**

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 30 du 31 janvier 2009)

Page 102, à l'article 1^{er}, point 2 [concernant l'insertion d'un nouvel article 12 bis dans le règlement (CE) n° 1698/2005]:

au lieu de: «Article 12 bis

Révision

1. Chaque État membre recevant, à partir de 2010, les fonds complémentaires résultant de l'application de la modulation obligatoire en vertu de l'article 9, paragraphe 4, et de l'article 10, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 ...»

lire: «Article 12 bis

Révision

1. Chaque État membre recevant, à partir de 2010, les fonds complémentaires résultant de l'application de la modulation obligatoire en vertu de l'article 9, paragraphe 4, et de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 ...».
-

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>