

Journal officiel

de l'Union européenne

L 185



Édition
de langue française

Législation

54^e année
15 juillet 2011

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 ⁽¹⁾..... 1**
- ★ **Règlement (UE) n° 678/2011 de la Commission du 14 juillet 2011 remplaçant l'annexe II et modifiant les annexes IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽¹⁾ 30**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 679/2011 de la Commission du 14 juillet 2011 modifiant le règlement (CE) n° 1974/2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) 57**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 680/2011 de la Commission du 14 juillet 2011 fixant, pour 2011, des plafonds budgétaires applicables à certains régimes de soutien direct prévus par le règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil 62**
- Règlement d'exécution (UE) n° 681/2011 de la Commission du 14 juillet 2011 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 72

Prix: 4 EUR

(suite au verso)

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

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

Règlement d'exécution (UE) n° 682/2011 de la Commission du 14 juillet 2011 relatif à la fixation d'un taux minimal de droits de douane pour la première adjudication partielle prévue dans le cadre de la procédure ouverte par le règlement d'exécution (UE) n° 634/2011..... 74

DÉCISIONS

2011/415/UE:

★ **Décision de la Commission du 14 juillet 2011 rectifiant la directive 2010/19/UE modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, en ce qui concerne la modification des annexes de la directive 2007/46/CE ⁽¹⁾** 76

2011/416/UE:

★ **Décision d'exécution de la Commission du 14 juillet 2011 portant approbation de certains programmes modifiés d'éradication et de surveillance de maladies animales et zoonoses pour l'année 2011 et modifiant la décision 2010/712/UE en ce qui concerne la contribution financière de l'Union à certains programmes approuvés par ladite décision [notifiée sous le numéro C(2011) 4993]** 77

Rectificatifs

★ **Rectificatif à la décision 2011/332/PESC du Conseil du 7 juin 2011 modifiant la décision 2011/137/PESC concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Libye (JO L 149 du 8.6.2011)** 79



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

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 677/2011 DE LA COMMISSION

du 7 juillet 2011

établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽¹⁾, et notamment son article 11,vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽²⁾, et notamment son article 6,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 551/2004 a pour objectif d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel progressivement plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. Les fonctions de réseau devraient viser à appuyer les initiatives prises au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (2) Elles devraient constituer un «service d'intérêt général» au profit du réseau aérien européen, qui contribue au développement durable du système de transport aérien en assurant le niveau requis d'exécution, de compatibilité et de coordination des activités, notamment celles qui visent une utilisation optimale de ressources limitées.
- (3) La conception du réseau de routes européen et la coordination des ressources limitées au titre du règlement (CE) n° 551/2004 ne devraient pas porter atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense, conformément au règlement (CE) n° 549/2004.
- (4) La décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre régle-

mentaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision «spectre radioélectrique») ⁽³⁾ crée un cadre d'orientation et un cadre juridique dans ce domaine.

- (5) Il convient de mettre en place un organisme impartial et compétent (le gestionnaire de réseau) pour effectuer les tâches nécessaires à l'exécution des fonctions de réseau prévues par le règlement (CE) n° 551/2004.
- (6) Le réseau de routes européen devrait être conçu de manière à optimiser les itinéraires «de porte à porte» dans toutes les phases de vol, en veillant particulièrement aux aspects liés à l'efficacité des vols et au respect de l'environnement.
- (7) Les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'Eurocontrol dans les domaines de la conception des routes et de la gestion des fréquences et des codes de transpondeur pour les radars de surveillance secondaire (SSR) sont reconnus et devraient servir de référence pour optimiser la mise en place et le fonctionnement du réseau à l'échelon de l'Union.
- (8) Les obligations des États membres à l'égard de l'OACI en ce qui concerne la conception des routes et la gestion des fréquences et des codes de transpondeur pour le SSR devraient être respectées et mises en œuvre plus efficacement à l'échelon du réseau, en coordination avec le gestionnaire de réseau et avec son appui.
- (9) L'attribution des ressources du spectre radioélectrique s'effectue sous l'égide de l'Union internationale des télécommunications (UIT). Il incombe aux États membres de faire connaître les exigences de l'aviation civile et, par la suite, d'utiliser d'une manière optimale les ressources attribuées à la circulation aérienne générale.
- (10) L'OACI a élaboré des documents d'orientation concernant les fonctions de code de transpondeur pour le SSR et de radiofréquence et gère un système d'enregistrement des assignations de fréquence pour la circulation aérienne générale dans la région Europe de l'OACI, qui s'effectuent actuellement par l'intermédiaire d'Eurocontrol.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.⁽²⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.⁽³⁾ JO L 108 du 24.4.2002, p. 1.

- (11) Le règlement (CE) n° 551/2004 prévoit l'adoption de modalités d'exécution concernant la coordination et l'harmonisation des processus et des procédures pour accroître l'efficacité de la gestion des fréquences aéronautiques et concernant la coordination centrale en matière d'identification précoce des besoins de fréquences et de recherche de solutions afin d'appuyer la conception et l'exploitation du réseau aérien européen.
- (12) La gestion des courants de trafic aérien (ATFM) faisant partie intégrante des fonctions de réseau, il y a lieu d'établir un lien approprié avec le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ⁽¹⁾.
- (13) L'efficacité de la gestion du réseau étant tributaire du démarrage immédiat des fonctions de réseau, les États membres ont d'ores et déjà confié à Eurocontrol l'exercice de l'ATFM.
- (14) Il est opportun de confier à un organisme unique la coordination des diverses fonctions de réseau afin d'élaborer des solutions d'optimisation cohérentes à court et long termes à l'échelon du réseau, tout en respectant les objectifs de performance. Les fonctions de réseau devraient cependant être assurées tantôt par le gestionnaire de réseau, tantôt à l'échelon des États membres et des blocs d'espace aérien fonctionnels sur la base des responsabilités définies par le présent règlement.
- (15) Le gestionnaire de réseau devrait être associé à certains aspects relatifs aux plans, aux mesures et aux performances des États membres ou des blocs d'espace aérien fonctionnels en matière de gestion du trafic aérien (ATM), notamment lorsqu'ils risquent d'avoir des répercussions concrètes sur les performances du réseau.
- (16) Les événements qui ont suivi l'éruption volcanique de l'Eyjafjallajökull en avril 2010 ont démontré la nécessité de créer un organisme unique capable d'assurer la coordination de la gestion des mesures d'atténuation aux échelons local et régional et au niveau du réseau afin de garantir une réaction rapide face à d'éventuelles situations de crise dans le secteur de l'aviation.
- (17) Il convient d'assurer la coordination entre les fonctions de réseau et les opérations organisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.
- (18) Il convient d'assurer une consultation effective des parties prenantes au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et au niveau du réseau.
- (19) Les aéroports, en tant que points d'entrée sur le réseau ou de sortie du réseau, jouent un rôle déterminant dans les performances globales du réseau, si bien que les fonctions de réseau devraient se concerter, par l'intermédiaire de l'observatoire des capacités aéroportuaires de l'Union, avec les exploitants d'aéroport assurant la coordination au sol afin d'optimiser les capacités au sol et, partant, d'améliorer la capacité globale du réseau.
- (20) La mise en œuvre des fonctions de réseau ne devrait pas porter atteinte au règlement (CEE) n° 95/93 du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ⁽²⁾.
- (21) Compte dûment tenu de l'efficacité des opérations militaires, la coopération et la coordination entre civils et militaires sont d'une extrême importance pour atteindre les objectifs fixés. Si les décisions affectant le contenu, la portée ou les modalités des opérations et de l'entraînement militaires effectués sous le régime de la circulation opérationnelle militaire ne relèvent pas des compétences de l'Union, il importe cependant de prendre en considération les relations entre ces opérations et celles qui relèvent du présent règlement dans un souci de sécurité et d'exécution optimale des unes et des autres.
- (22) Les fonctions de réseau ne devraient pas porter atteinte à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004 visant à la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense ou à l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien prévu à l'article 7 du règlement (CE) n° 551/2004.
- (23) Les fonctions de réseau devraient être assurées dans un souci d'efficacité économique, en évitant notamment les doubles emplois, de façon à ce que leur exécution soit moins coûteuse, ou du moins ne le soit pas plus, en ressources financières et humaines dans les États membres sous l'empire du présent règlement qu'avant la désignation d'un gestionnaire de réseau.
- (24) La Commission devrait assurer une surveillance appropriée du gestionnaire de réseau.
- (25) Les exigences de sécurité applicables aux fonctions de réseau doivent être d'un niveau comparable à celui des exigences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence») en matière de prestation de services de navigation aérienne. Ces exigences, ainsi que les exigences en matière de surveillance de la sécurité, devraient être établies.
- (26) La prise en compte et l'implication des pays tiers dans la mise en place et la mise en œuvre des fonctions de réseau devraient contribuer à la dimension paneuropéenne du ciel unique européen.
- (27) Des ajouts peuvent être faits à la liste des fonctions de réseau conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004.
- (28) L'exécution des fonctions de réseau devrait être soumise à objectifs de performance particuliers qui nécessitent d'apporter des modifications au règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ⁽³⁾. Lesdits objectifs de performance particuliers peuvent être affinés en fonction de l'expérience pratique acquise dans l'exécution du système de performance.

⁽¹⁾ JO L 80 du 26.3.2010, p. 10.

⁽²⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

(29) Le règlement (UE) n° 691/2010 devrait donc être modifié en conséquence.

(30) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 afin de permettre une utilisation optimale de l'espace aérien dans le ciel unique européen et de donner aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'exploiter les itinéraires qu'ils préfèrent, tout en assurant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne.

2. Aux fins de la gestion du réseau, le présent règlement s'applique notamment aux États membres, à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence), aux usagers de l'espace aérien, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aéroport, aux coordonnateurs de créneaux des aéroports et aux organismes d'exploitation, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 551/2004 et sans préjudice de l'exploitation d'aéronefs d'État au sens de l'article 3 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, les États membres appliquent le présent règlement dans les espaces aériens qui relèvent de leur compétence dans les régions EUR et AFI de l'OACI.

4. Conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004, le présent règlement ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre applique des mesures, pour autant qu'elles se justifient par la sauvegarde d'intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 2 du règlement (CE) n° 549/2004 s'appliquent.

De plus, on entend par:

1. «exploitant d'aéroport», l'«entité gestionnaire d'un aéroport» au sens de l'article 2, point j), du règlement (CEE) n° 95/93;
2. «coordonnateur de créneaux d'aéroport», la fonction instaurée dans les aéroports coordonnés en application du règlement (CEE) n° 95/93;
3. «conception de l'espace aérien», un processus ayant pour objet de contribuer à la réalisation des objectifs de performance liés au réseau et à pourvoir aux besoins des usagers de l'espace aérien, ainsi que d'assurer la sécurité ou d'accroître le niveau de sécurité existant et à augmenter la capacité de l'espace aérien et les performances environnementales par le développement et la mise en œuvre de capacités et techniques de navigation avancées, l'amélioration des réseaux de routes et de la sectorisation, l'optimi-

sation des structures d'espace aérien et des procédures de gestion du trafic aérien qui renforcent les capacités;

4. «réservation d'espace aérien», un volume défini d'espace aérien réservé temporairement à l'utilisation exclusive ou spécifique de certaines catégories d'usagers;
5. «espace aérien réglementé», un volume défini d'espace aérien dans lequel peuvent avoir lieu des activités dangereuses pour le vol des aéronefs à des moments déterminés («zone dangereuse»); ou un espace aérien de dimensions définies, au-dessus des zones terrestres ou des eaux territoriales d'un État, dans lequel le vol des aéronefs est restreint conformément à certaines conditions particulières («zone restreinte»); ou un espace aérien de dimensions définies, au-dessus des zones terrestres ou des eaux territoriales d'un État, dans lequel le vol des aéronefs est interdit («zone interdite»);
6. «structure d'espace aérien», un volume spécifique de l'espace aérien organisé de manière à assurer une exploitation sûre et optimale des aéronefs;
7. «utilisation de l'espace aérien», la manière dont l'espace aérien est utilisé à des fins d'exploitation;
8. «représentant des usagers de l'espace aérien», toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers des services de navigation aérienne;
9. «bande de fréquence aéronautique», une inscription dans le tableau d'attribution des bandes de fréquences du règlement des radiocommunications de l'UIT d'une bande de fréquences déterminée dans laquelle se font les assignations de fréquence pour la circulation aérienne générale;
10. «secteur ATC», un volume défini de l'espace aérien dans lequel le contrôle de la circulation aérienne (ATC) relève de la responsabilité d'un ou plusieurs contrôleurs associés à quelque moment que ce soit;
11. «route de services de la circulation aérienne (route ATS)», une partie définie de la structure de l'espace aérien destinée à la canalisation des courants de trafic aérien dans la mesure où l'exige la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS);
12. «coordination civile-militaire», l'interaction entre les autorités et composantes civiles et militaires de la gestion du trafic aérien, nécessaire pour assurer une utilisation sûre, rationnelle et harmonieuse de l'espace aérien;
13. «route conditionnelle» (CDR), une route ATS disponible uniquement pour la planification des vols et dont l'utilisation est soumise à des conditions définies;
14. «processus décisionnel coopératif», un processus dans lequel les décisions se prennent en interaction et concertation constantes avec les États membres, les parties prenantes opérationnelles et les autres acteurs éventuels;
15. «crise de réseau», une incapacité d'assurer la prestation de services de navigation aérienne au niveau requis en raison d'une perte importante de capacité du réseau, ou d'un déséquilibre important entre la capacité du réseau et la demande, ou d'une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau à la suite d'une situation inhabituelle ou imprévue;

16. «plan d'amélioration du réseau de routes européen», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau en coordination avec les parties prenantes opérationnelles, qui comprend le résultat de ses activités opérationnelles relatives à la conception du réseau de routes à court et moyen termes conformément aux principes directeurs du plan de réseau stratégique;
17. «espace aérien de route libre», un espace aérien spécifique à l'intérieur duquel les usagers peuvent planifier leur route librement entre un point d'entrée et un point de sortie sans se référer au réseau de routes ATS;
18. «assignation de fréquence», l'autorisation donnée par un État membre d'utiliser une fréquence ou un canal radioélectrique déterminé selon des conditions spécifiées;
19. «impact sur le réseau», dans le contexte de la fonction de radiofréquence définie à l'annexe II, une situation dans laquelle une assignation de radiofréquence a pour effet d'altérer, d'entraver ou d'interrompre le fonctionnement d'une ou plusieurs assignations de radiofréquence du réseau ou de nuire à l'utilisation optimale des bandes de fréquences aéronautiques dans le cadre du présent règlement;
20. «options de routes multiples», la faculté, pour l'utilisateur de l'espace aérien, de choisir entre plusieurs itinéraires possibles sur le réseau de routes ATS;
21. «pays tiers», des États tiers qui sont membres d'Eurocontrol, ont conclu un accord avec l'Union sur la mise en œuvre du ciel unique européen ou participent à un bloc d'espace aérien fonctionnel;
22. «gestionnaire de réseau», l'organisme créé en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 chargé d'exécuter les tâches prévues audit article et au présent règlement;
23. «plan de réseau opérationnel», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau en coordination avec les parties prenantes opérationnelles en vue d'organiser ses activités opérationnelles à court et moyen termes conformément aux principes directeurs du plan de réseau stratégique. Le volet du plan de réseau opérationnel spécifiquement dévolu à la conception du réseau de routes européen (ERND) comprend le plan d'amélioration du réseau de routes européen;
24. «plan de réseau stratégique», le plan élaboré par le gestionnaire de réseau, en accord avec le plan directeur européen en matière d'ATM et en coordination avec les États membres et les parties prenantes opérationnelles, définissant les principes directeurs de l'exploitation du réseau et ses perspectives à long terme;
25. «organisme d'exploitation», un organisme chargé de fournir des services techniques à l'appui de services de la circulation aérienne, de communication, de navigation ou de surveillance;
26. «exigences opérationnelles», les exigences du réseau en termes de sécurité, de capacité et d'efficacité;
27. «parties prenantes opérationnelles», les usagers civils et militaires de l'espace aérien, les prestataires civils et militaires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs de créneaux des aéroports et les organismes d'exploitation, ainsi que les groupes d'intervenants réputés concernés par chaque fonction;
28. «configuration de secteur», un système combinant des secteurs qui sont construits et situés d'une manière optimale pour satisfaire aux exigences opérationnelles et assurer la disponibilité de l'espace aérien;
29. «route demandée par l'usager», l'itinéraire souhaité et déclaré par les exploitants d'aéronefs, au stade de la conception de l'espace aérien, comme répondant à leurs besoins.

CHAPITRE II

ORGANISATION ET GESTION DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 3

Institution d'un gestionnaire de réseau

1. Aux fins de l'accomplissement des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions prévues à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 et aux annexes du présent règlement, il est institué un organisme impartial et compétent (le gestionnaire de réseau).
2. La durée du mandat du gestionnaire de réseau coïncide avec celle des périodes de référence du système de performance prévues à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 691/2010. Elle est suffisamment longue pour permettre à l'exécution de ces fonctions d'atteindre sa phase de maturité. Elle n'est pas inférieure à deux périodes de référence et peut être prolongée.
3. La désignation du gestionnaire de réseau fait l'objet d'une décision de la Commission après consultation du comité du ciel unique conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, au plus tard trois mois après l'adoption du présent règlement. Cette décision précise les conditions et modalités de la désignation, y compris en ce qui concerne le financement et les conditions de son retrait. La Commission examine le respect de ces conditions à la fin de chaque période de référence visée au paragraphe 2.
4. Le gestionnaire de réseau exerce les fonctions suivantes:
 - a) la conception du réseau de routes européen comme prévu à l'annexe I;
 - b) la coordination des ressources limitées, et notamment:
 - i) les radiofréquences à l'intérieur des bandes de fréquences aéronautiques réservées à la circulation aérienne générale comme prévu à l'annexe II;
 - ii) les codes de transpondeur pour le SSR comme prévu à l'annexe III.

La Commission peut confier des fonctions supplémentaires au gestionnaire de réseau en vertu de l'article 6, paragraphe 3, ou de l'article 6, paragraphe 4, point c), du règlement (CE) n° 551/2004.

5. Le gestionnaire de réseau exerce aussi la fonction ATFM visée à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 551/2004 et dans le règlement (UE) n° 255/2010.

Article 4

Tâches du gestionnaire de réseau

1. À l'appui de l'exécution des fonctions énumérées à l'article 3, le gestionnaire de réseau assure notamment les tâches suivantes, dans un souci d'amélioration constante du fonctionnement du réseau dans le ciel unique européen en vue de réaliser les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne prévus dans le règlement (UE) n° 691/2010:

- a) élaborer, tenir à jour et mettre en œuvre un plan de réseau stratégique au sens de l'article 5, dans le respect du système de performance prévu au règlement (UE) n° 691/2010 et du plan directeur ATM pour l'Europe et en tenant compte de tout plan de navigation aérienne pertinent de l'OACI;
- b) compléter le plan de réseau stratégique par un plan de réseau opérationnel, selon les modalités énoncées à l'article 6, visant notamment la réalisation des objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne à l'horizon de trois à cinq ans, d'un an, d'une saison, d'une semaine et d'un jour;
- c) élaborer une conception intégrée du réseau de routes européen comme prévu à l'annexe I;
- d) exercer la fonction centrale de coordination des radiofréquences prévue à l'article 6, paragraphe 4, point b), du règlement (CE) n° 551/2004 comme prévu à l'annexe II du présent règlement;
- e) coordonner l'amélioration du processus d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR comme prévu à l'annexe III;
- f) organiser la gestion et l'exercice des fonctions et exécuter notamment les obligations de l'unité centrale d'ATFM;
- g) fournir une approche consolidée et coordonnée de toutes les activités de planification et d'exploitation du réseau, y compris la surveillance et l'amélioration de ses performances globales;
- h) fournir une assistance pour la gestion des crises de réseau;
- i) fournir une assistance aux différentes parties prenantes opérationnelles dans l'exécution des obligations qui leur incombent, pour le déploiement de systèmes et procédures en matière de gestion du trafic aérien et/ou de services de navigation aérienne (ATM/ANS) conformément au plan directeur ATM pour l'Europe;
- j) fournir, à leur demande, une assistance aux entités chargées d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile, ou de les analyser, dans le cadre du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;

k) assurer la coordination avec les autres régions et les pays tiers qui ne participent pas aux travaux du gestionnaire de réseau.

2. Le gestionnaire de réseau contribue à la mise en œuvre du système de performance conformément au règlement (UE) n° 691/2010.

3. Pour remplir ses missions, le gestionnaire de réseau assure les prestations suivantes:

- a) la disponibilité, l'exploitation et le partage d'outils, de processus et de données cohérentes à l'appui du processus décisionnel coopératif au niveau du réseau comprenant, entre autres, les systèmes de traitement des plans de vol et de gestion des données;
- b) la médiation et la coordination entre les parties prenantes opérationnelles et l'aide à ces intervenants pour le déploiement et la mise en œuvre des plans et des mesures connexes concernant le réseau à la suite du processus décisionnel coopératif;
- c) la coordination opérationnelle appropriée, ainsi que l'optimisation, l'interopérabilité et l'interconnectivité dans son domaine de responsabilité;
- d) la coordination des propositions de modification des documents appropriés de l'OACI se rapportant aux fonctions de réseau;
- e) les rapports à soumettre, conformément à l'article 20, sur l'ensemble des aspects concernant les performances opérationnelles, y compris les ressources limitées;
- f) des contacts adéquats avec les autres modes de transport.

4. Le gestionnaire de réseau donne suite aux demandes ad hoc d'informations, de conseils, d'analyses ou d'autres missions annexes du même type liées aux diverses fonctions, émanant de la Commission ou de l'Agence.

Article 5

Plan de réseau stratégique

1. Pour encadrer ses perspectives à long terme, le gestionnaire de réseau élabore, tient à jour et met en œuvre un plan de réseau stratégique, qui est aligné sur la période de référence prévue à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 691/2010. Il contient le plan et les objectifs de performance pour la période de référence suivante et établit des orientations pour les périodes de référence ultérieures.

2. Le plan de réseau stratégique fournit les informations indiquées à l'annexe IV.

3. Le plan de réseau stratégique vise la réalisation des objectifs de performance pour les fonctions de réseau prévus par le règlement (UE) n° 691/2010.

⁽¹⁾ JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

4. Le plan de réseau stratégique est actualisé s'il y a lieu.

Article 6

Plan de réseau opérationnel

1. Pour mettre en œuvre le plan de réseau stratégique au niveau opérationnel, le gestionnaire de réseau élabore un plan de réseau opérationnel détaillé.
2. Le plan de réseau opérationnel fournit les informations indiquées à l'annexe V.
3. Le plan de réseau opérationnel prévoit notamment les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance établis dans le règlement (UE) n° 691/2010 pour l'ensemble de l'Union européenne.
4. Le plan de réseau opérationnel comprend les exigences militaires si les États membres les fournissent.
5. Le plan de réseau opérationnel comprend le plan d'amélioration du réseau de routes européen et l'équivalent en ce qui concerne les radiofréquences et les codes de transpondeur pour le SSR.
6. Le plan de réseau opérationnel indique les contraintes opérationnelles, les goulets d'étranglement, les mesures d'amélioration et les possibilités de résolution ou d'atténuation des problèmes.
7. Les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les exploitants d'aéroport veillent à ce que leurs plans d'exploitation soient en harmonie avec le plan de réseau opérationnel. Le gestionnaire de réseau assure la cohérence du plan de réseau opérationnel.
8. Le plan de réseau opérationnel est mis à jour à intervalles réguliers en tenant compte de toutes les évolutions utiles dans les besoins et les exigences de fonctions de réseau.

Article 7

Compétences du gestionnaire de réseau

1. Sans préjudice des responsabilités des États membres, le gestionnaire de réseau adopte, dans le cadre de l'exécution de ses tâches, des mesures individuelles résultant du processus décisionnel coopératif. Les parties concernées par ces mesures les mettent en œuvre.
2. Lorsque les responsabilités des États membres empêchent l'adoption de ces mesures individuelles, le gestionnaire de réseau transfère le dossier à la Commission, qui examine les suites à donner.
3. Le gestionnaire de réseau recommande également des mesures sur d'autres questions liées aux performances du réseau.
4. Le gestionnaire de réseau prend, dans son domaine de responsabilité, des mesures visant à assurer la réalisation des objectifs de performance applicables pour l'ensemble de l'Union européenne visés à l'article 9 du règlement (UE) n° 691/2010.
5. Le gestionnaire de réseau collecte, rassemble et analyse toutes les données utiles définies dans les annexes I à VI. Il transmet ces données, à leur demande, à la Commission, à l'Agence ou à l'organe d'évaluation des performances prévu au règlement (UE) n° 691/2010.

Article 8

Relations avec les parties prenantes opérationnelles

1. Afin d'assurer ses tâches de surveillance et d'amélioration des performances globales du réseau, le gestionnaire de réseau met en place des structures de travail avec les parties prenantes opérationnelles comme prévu à l'article 15.
2. Les parties prenantes opérationnelles veillent à ce que les mesures mises en œuvre à l'échelon local ou à l'échelon des blocs d'espace aérien fonctionnels soient compatibles avec les mesures adoptées à l'échelon du réseau par l'intermédiaire du processus décisionnel coopératif.
3. Les parties prenantes opérationnelles communiquent au gestionnaire de réseau les données utiles prévues aux annexes I à VI en tenant compte des contraintes de transmission éventuelles en matière de délais, d'exhaustivité ou de précision arrêtées en accord avec le gestionnaire de réseau.
4. Les parties prenantes opérationnelles concernées par les mesures individuelles prises par le gestionnaire de réseau au titre de l'article 7, paragraphe 1, peuvent demander le réexamen de ces mesures dans les cinq jours ouvrables suivant leur adoption. La demande de réexamen n'a pas d'effet suspensif sur les mesures individuelles.
5. Le gestionnaire de réseau confirme ou modifie les mesures en question dans les cinq jours ouvrables ou dans les 48 heures en cas de crise de réseau.

Article 9

Relations avec les États membres

1. Dans l'exécution de ses tâches, le gestionnaire de réseau tient dûment compte des responsabilités des États membres.
2. Si leur souveraineté ou leurs responsabilités empêchent l'adoption de mesures individuelles au titre de l'article 7, paragraphe 1, les États membres en informent le gestionnaire de réseau.
3. Lorsque des États membres sont concernés par des aspects opérationnels liés aux fonctions de réseau, ils participent au processus décisionnel coopératif et mettent en œuvre à l'échelon national les accords résultant de ce processus.

Article 10

Relations avec les blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres assurent une coopération et une coordination étroites entre le bloc d'espace aérien fonctionnel et le gestionnaire de réseau en ce qui concerne, par exemple, le niveau de planification stratégique et la gestion tactique des courants et des capacités quotidiens.
2. Pour favoriser l'interconnectivité opérationnelle entre les blocs d'espace aérien fonctionnels, le gestionnaire de réseau établit, en étroite coopération avec tous les blocs d'espace aérien fonctionnels, des processus, procédures et interfaces harmonisés, comprenant également les modifications apportées à certains aspects liés aux activités du gestionnaire de réseau.

3. Les États membres qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées concernant les fonctions de réseau.

4. Les prestataires de services de navigation aérienne qui coopèrent au sein d'un bloc d'espace aérien fonctionnel veillent à ce que des vues consolidées soient exprimées concernant les aspects opérationnels des fonctions de réseau.

5. Préalablement à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne coopèrent afin que les aspects liés aux activités du gestionnaire de réseau fassent l'objet de vues consolidées.

Article 11

Coopération civile-militaire

1. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des structures appropriées soient en place pour permettre et favoriser une coordination adéquate avec les autorités militaires nationales.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités militaires soient dûment associées à toutes les activités liées aux fonctions de réseau.

3. Les États membres veillent à ce que les prestataires militaires de services de navigation aérienne et les usagers militaires de l'espace aérien soient dûment représentés dans toutes les structures de travail et de consultation opérationnelles établies par le gestionnaire de réseau.

4. La fonction de conception du réseau de routes européen est exécutée sans préjudice des réservations d'espace aérien ou des espaces aériens réglementés, c'est-à-dire lorsqu'un volume d'espace aérien est affecté à un usage exclusif ou spécifique par les États membres. Le gestionnaire de réseau encourage et coordonne la disponibilité de routes conditionnelles traversant ces zones conformément au règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission ⁽¹⁾.

Article 12

Exigences générales applicables aux fonctions de réseau

Le gestionnaire de réseau veille au respect des exigences générales applicables aux fonctions de réseau prévues à l'annexe VI. Ces exigences s'appliquent à compter de la date d'adoption de la décision de désignation, et le gestionnaire de réseau s'y conforme dans les douze mois à compter de ladite date.

CHAPITRE III

GOVERNANCE DES FONCTIONS DE RÉSEAU

Article 13

Prise de décision coopérative

1. Les fonctions de réseau sont gérées selon un processus décisionnel coopératif.

2. Un processus décisionnel coopératif comprend:

- a) un processus de consultation au sens de l'article 14;
- b) des structures de travail et des processus opérationnels détaillés au sens de l'article 15.

3. Pour adopter des mesures se rapportant à la gouvernance des fonctions de réseau et surveiller leurs performances, le gestionnaire de réseau crée un comité de gestion du réseau selon les modalités de l'article 16.

4. Si le gestionnaire de réseau constate qu'une ou plusieurs parties entravent ses actions, le comité de gestion du réseau est saisi de la question.

Article 14

Processus de consultation

1. Un processus est mis en place pour organiser une consultation appropriée et régulière des États membres et des parties prenantes opérationnelles.

2. La consultation se concentre sur les structures de travail détaillées prévues à l'article 15, le plan de réseau stratégique, le plan de réseau opérationnel, les progrès accomplis dans la mise en œuvre des plans, les rapports à la Commission et les aspects opérationnels, le cas échéant.

3. Le processus de consultation peut varier selon la nature des diverses fonctions de réseau concernées. Pour permettre le traitement des aspects réglementaires, les États membres y sont associés s'il y a lieu.

4. Lorsque les parties prenantes ne se satisfont pas de la consultation, la question est portée en premier lieu devant la structure de consultation appropriée au niveau de la fonction concernée. À défaut de solution au niveau de la fonction concernée, le comité de gestion du réseau est saisi de la question.

Article 15

Structures de travail et processus opérationnels détaillés

1. Le gestionnaire de réseau met en place des structures de travail et des processus opérationnels détaillés afin de traiter les aspects liés à la planification et les aspects opérationnels, en tenant compte notamment de la spécificité et des exigences des fonctions de réseau concernées comme prévu aux annexes I à VI.

2. Le gestionnaire veille à ce que les structures de travail et processus opérationnels détaillés prévoient des règles concernant la communication d'informations aux parties intéressées.

3. Ces structures de travail et processus opérationnels détaillés doivent respecter le principe de séparation de la prestation de services et des aspects réglementaires et garantir la participation des États membres concernés, le cas échéant.

Article 16

Comité de gestion du réseau

1. Le comité de gestion du réseau est chargé:

- a) d'approuver le plan de réseau stratégique avant son adoption conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004;
- b) d'approuver les plans de réseau opérationnels de trois à cinq ans et d'un an;

⁽¹⁾ JO L 342 du 24.12.2005, p. 20.

- c) d'approuver les processus décisionnels coopératifs, les processus de consultation ainsi que les structures de travail et processus opérationnels détaillés pour les fonctions de réseau, après avis favorable du comité du ciel unique;
- d) d'approuver le règlement intérieur de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise prévue à l'article 18, paragraphe 4, après avis favorable du comité du ciel unique;
- e) de suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre des plans et de traiter les déviations éventuelles par rapport aux plans initiaux;
- f) de suivre le processus de consultation des parties prenantes opérationnelles;
- g) de suivre les activités liées à la gestion des fonctions de réseau;
- h) de suivre les activités du gestionnaire de réseau se rapportant aux crises de réseau;
- i) d'approuver le rapport annuel visé à l'article 20. Ce rapport porte, entre autres, sur la mise en œuvre du plan de réseau stratégique et du plan de réseau opérationnel;
- j) de traiter les questions qui n'ont pas été résolues au niveau de la fonction de réseau concernée;
- k) de déterminer si le gestionnaire de réseau possède les compétences, les ressources et l'impartialité suffisantes pour exécuter en toute indépendance les tâches qui lui sont attribuées, y compris en matière de sûreté, de responsabilité et de gestion des situations d'urgence;
- l) d'approuver le budget annuel du gestionnaire de réseau, après avis favorable du comité du ciel unique;
- m) d'approuver son règlement intérieur, après avis favorable du comité du ciel unique;
- n) de traiter toute autre question s'il le juge utile.
2. Les membres votants du comité de gestion du réseau sont:
- a) un représentant des prestataires de services de navigation aérienne par bloc d'espace aérien fonctionnel déjà créé ou en cours de création, à concurrence d'un total de quatre voix pour l'ensemble des prestataires de services de navigation aérienne;
- b) quatre représentants des usagers civils de l'espace aérien à vocation commerciale et non commerciale;
- c) deux représentants des exploitants d'aéroport;
- d) deux représentants des autorités militaires en tant que prestataires de services de navigation aérienne et d'usagers de l'espace aérien.
3. Sont également membres du comité de gestion du réseau:
- a) le président, désigné au titre de ses compétences techniques et de son expertise, sur proposition de la Commission, notamment sur la base de propositions émanant des membres votants du comité de gestion du réseau et après avis favorable du comité du ciel unique;
- b) un représentant de la Commission,
- c) un représentant d'Eurocontrol,
- d) un représentant du gestionnaire de réseau.
4. Chaque membre dispose d'un suppléant.
5. Les membres votants du comité de gestion du réseau sont désignés, sur proposition de leur organisation, après avis favorable du comité du ciel unique.
6. La Commission peut désigner des experts indépendants et reconnus comme conseillers siégeant à titre personnel et représentant un large éventail de disciplines embrassant les principaux aspects des fonctions de réseau. Les États qui participent aux travaux du gestionnaire de réseau proposent des candidats à cet effet.
7. Les membres dont la liste figure au paragraphe 3, points a), b) et c), ont le droit de rejeter les propositions ayant une incidence sur:
- a) la souveraineté et les responsabilités des États membres, notamment en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense visées à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004;
- b) la compatibilité des activités du comité de gestion du réseau avec les finalités et les objectifs du présent règlement;
- c) l'impartialité et l'équité du comité de gestion du réseau.
8. Le comité de gestion du réseau adopte les documents visés au paragraphe 1 à la majorité simple de ses membres votants.
9. Si un accord ne peut être trouvé sur des questions de grande importance pour le réseau, le comité de gestion du réseau saisit la Commission afin qu'elle prenne les mesures qui s'imposent. La Commission informe le comité du ciel unique.

Article 17

Rôle du comité du ciel unique

1. Le gestionnaire de réseau transmet les questions de réglementation à la Commission; celle-ci informe de ces questions le comité du ciel unique.
2. Le comité du ciel unique donne son avis sur:
- a) la désignation du gestionnaire de réseau;
- b) la nomination du président du comité de gestion du réseau;

- c) la nomination des membres votants du comité de gestion du réseau;
 - d) le règlement intérieur du comité de gestion du réseau;
 - e) le plan de réseau stratégique, et notamment à un stade précoce les objectifs de ce plan;
 - f) le budget annuel du gestionnaire de réseau;
 - g) le règlement intérieur de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise;
 - h) les processus décisionnels coopératifs, les processus de consultation et les structures de travail et processus opérationnels détaillés relatifs aux fonctions de réseau.
3. Le comité du ciel unique peut conseiller la Commission lorsqu'un accord ne peut être trouvé au comité de gestion du réseau sur une question de grande importance pour le réseau.

CHAPITRE IV

GESTION DES CRISES DE RÉSEAU

Article 18

Création de la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise

1. Aux fins de la gestion des crises de réseau, il est créé une cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC).
2. La CECAC se compose de membres permanents, à savoir un représentant de l'État membre assurant la présidence du Conseil, un représentant de la Commission, un représentant de l'Agence, un représentant d'Eurocontrol, un représentant des autorités militaires, un représentant des prestataires de services de navigation aérienne, un représentant des aéroports et un représentant des usagers de l'espace aérien.
3. La composition de la CECAC peut être renforcée ponctuellement par des experts, selon la nature de la crise en question.
4. La CECAC élabore son règlement intérieur, qu'elle fait adopter par le comité de gestion du réseau.
5. Le gestionnaire de réseau met à disposition les ressources nécessaires à la création et au fonctionnement de la CECAC.

Article 19

Responsabilités du gestionnaire de réseau et de la CECAC

1. Il incombe au gestionnaire de réseau, conjointement avec les membres de la CECAC, de déclencher l'intervention de la CECAC ou d'y mettre fin.
2. Le gestionnaire de réseau a pour tâche, avec l'assistance de la CECAC:
 - a) de coordonner la gestion des réactions aux crises de réseau, conformément au règlement intérieur de la CECAC, en assurant une coopération étroite avec les structures correspondantes dans les États membres;

- b) d'apporter son aide pour le déclenchement et la coordination des plans d'urgence à l'échelon des États membres;
- c) d'élaborer des mesures d'atténuation à l'échelon du réseau pour garantir une réaction rapide à ces crises de réseau afin de protéger le réseau et de lui permettre de continuer à fonctionner sans risque. À cette fin, le gestionnaire de réseau:
 - i) surveille la situation du réseau 24 heures sur 24 pour détecter les crises de réseau;
 - ii) assure une gestion et une communication efficaces de l'information par la diffusion de données précises, actuelles et cohérentes pour permettre l'application des principes et des procédures de gestion des risques dans les processus décisionnels;
 - iii) facilite la collecte organisée et le stockage centralisé desdites données;
- d) de signaler, le cas échéant, à la Commission, à l'Agence ou aux États membres l'existence d'autres moyens d'atténuation de la crise, notamment les contacts avec les exploitants d'autres modes de transport susceptibles de trouver et de mettre en œuvre des solutions intermodales;
- e) de surveiller le rétablissement et la stabilité du réseau et de faire rapport à ce sujet.

CHAPITRE V

SURVEILLANCE, RAPPORTS ET SUPERVISION

Article 20

Surveillance et rapports

1. Le gestionnaire de réseau met en place un processus de surveillance permanente:
 - a) des performances opérationnelles du réseau;
 - b) des mesures prises et du bilan des performances réalisées par les parties prenantes opérationnelles et les États;
 - c) de l'efficacité et du bon fonctionnement de chacune des fonctions faisant l'objet du présent règlement.
2. La surveillance permanente détecte les déviations éventuelles par rapport au plan de réseau stratégique et au plan de réseau opérationnel. Les parties prenantes opérationnelles assistent le gestionnaire de réseau dans cette tâche en effectuant certaines tâches, dont la fourniture des données.
3. Le gestionnaire de réseau soumet chaque année un rapport à la Commission et à l'Agence sur les mesures prises pour remplir sa mission. Le rapport porte sur les diverses fonctions de réseau considérées isolément ainsi que sur la situation globale du réseau et s'articule étroitement avec le contenu du plan de réseau stratégique et du plan de réseau opérationnel. La Commission informe le comité du ciel unique.

Article 21

Supervision du gestionnaire de réseau

La Commission, avec l'assistance de l'Agence sur les questions de sécurité, assure la supervision du gestionnaire de réseau, en ce qui concerne notamment les exigences du présent règlement et d'autres actes de l'Union. La Commission fait rapport au comité du ciel unique chaque année ou sur demande expresse.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Relations avec les pays tiers

Les pays tiers ainsi que leurs parties prenantes opérationnelles sont admis à participer aux travaux du gestionnaire de réseau.

Article 23

Financement du gestionnaire de réseau

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer le financement des fonctions de réseau confiées au gestionnaire de réseau sur la base des redevances de navigation aérienne. Le gestionnaire de réseau établit ses coûts d'une manière transparente.

Article 24

Responsabilité

Le gestionnaire de réseau prend des dispositions pour couvrir les risques qu'il encourt du fait de sa responsabilité à l'égard de l'exécution de ses tâches. La méthode utilisée pour fournir la couverture doit être adaptée à la perte et au préjudice potentiels en cause, compte tenu du statut juridique du gestionnaire de réseau et du niveau de la couverture de risques disponible auprès des assureurs.

Article 25

Évaluation

La Commission évalue l'efficacité de l'exécution des fonctions de réseau pour le 31 décembre 2013 au plus tard, puis à intervalles réguliers, en tenant dûment compte des périodes de référence du système de performance prévues au règlement (UE) n° 691/2010.

Article 26

Modifications du règlement (UE) n° 691/2010

Le règlement (UE) n° 691/2010 est modifié comme suit:

1) À l'article 3, paragraphe 3, le point m) suivant est ajouté:

«m) l'évaluation du plan de performance du gestionnaire de réseau, y compris sa compatibilité avec les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne.»

2) L'article 5 bis suivant est inséré:

«Article 5 bis

Gestionnaire de réseau

1. Le gestionnaire de réseau institué par l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission (*) effectue les tâches suivantes en ce qui concerne le système de performance:

- a) assister la Commission en fournissant les informations de base nécessaires à l'élaboration des objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne avant les périodes de référence et à la surveillance pendant la période de référence. Le gestionnaire de réseau attire notamment l'attention de la Commission sur les baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles;
- b) conformément à l'article 20, paragraphe 5, permettre à la Commission d'accéder à toutes les données énumérées à l'annexe IV;
- c) aider les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne à atteindre leur objectif de performance pendant les périodes de référence;
- d) élaborer un plan de performance à adopter dans le cadre du plan de réseau stratégique avant le début de chaque période de référence. Ce plan de performance est public et:
 - i) contient un objectif de performance en matière d'environnement qui est compatible avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;
 - ii) contient des objectifs de performance pour les autres grands domaines de performance concernés, qui sont compatibles avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;
 - iii) contient une description des actions prévues pour réaliser les objectifs;
 - iv) contient, s'il y a lieu et si la Commission le décide, des indicateurs de performance clés et des objectifs supplémentaires.

(*) JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.»

3) À l'article 17, le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2 bis. La Commission surveille la mise en œuvre du plan de performance du gestionnaire de réseau. Si, au cours de la période de référence, certains objectifs ne sont pas atteints, la Commission applique les mesures appropriées précisées dans le plan de performance en vue de remédier à la situation. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées.»

4) À l'annexe III, les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Environnement

Conception des routes: sans objet au cours de la première période de référence. Au cours de la deuxième période de référence, évaluation du processus de conception des routes utilisé dans le plan de performance et de sa compatibilité avec le processus de mise en place du plan d'amélioration du réseau de routes européen élaboré par le gestionnaire de réseau.

4. Capacités

Niveau de retard: comparaison du niveau attendu de retard ATFM en route utilisé dans les plans de performance avec une valeur de référence fournie par la procédure de planification des capacités d'Eurocontrol et dans le plan de réseau opérationnel du gestionnaire de réseau.»

Article 27

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

LA FONCTION DE CONCEPTION DU RÉSEAU DE ROUTES EUROPÉEN (ERND)

PARTIE A

Objectif

1. La fonction ERND:
 - a) réalise un plan d'amélioration du réseau de routes européen pour assurer le fonctionnement sûr et efficace du trafic aérien en tenant dûment compte des incidences sur l'environnement;
 - b) favorise, dans le cadre du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le développement d'une structure d'espace aérien offrant le niveau requis de sécurité, de capacité, de flexibilité, de réactivité, de performances environnementales et de fourniture ininterrompue de services de navigation aérienne diligents, en tenant dûment compte des besoins en matière de sûreté et de défense;
 - c) assure l'interconnectivité et l'interopérabilité régionales du réseau de routes européen dans la région Europe de l'OACI et avec les régions OACI adjacentes.
2. L'élaboration d'un plan d'amélioration du réseau de routes européen repose sur un processus décisionnel coopératif. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen constitue le volet propre à l'ERND du plan de réseau opérationnel et présente les modalités de mise en œuvre de la partie ERND du plan de réseau stratégique.
3. Les États membres restent responsables des modalités d'élaboration, d'approbation et de création des structures d'espace aérien destinées à l'espace aérien de leur ressort.

PARTIE B

Principes de planification

1. Sans préjudice de la souveraineté des États membres sur l'espace aérien et des contraintes des États membres en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense, le gestionnaire de réseau, les États membres, les pays tiers, les usagers de l'espace aérien, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne soit en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels soit à titre individuel mettent au point, au moyen d'un processus décisionnel coopératif, le plan d'amélioration du réseau de routes européen, tout en appliquant les principes de conception de l'espace aérien énoncés à la présente annexe. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen répond aux objectifs de performance établis pour le gestionnaire de réseau dans le système de performance.
2. Le processus décisionnel coopératif bénéficie de l'appui de structures de travail détaillées, permanentes et appropriées, qu'il appartient au gestionnaire de réseau d'établir à l'échelon des experts avec la participation de toutes les parties prenantes. Les structures de consultation seront organisées selon une périodicité correspondant aux besoins de la fonction de conception du réseau de routes européen.
3. Pour assurer une connectivité suffisante du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau et les États membres associent les pays tiers au processus décisionnel coopératif conformément à l'article 22. Une coopération appropriée est assurée entre, d'une part, le gestionnaire de réseau et ses structures de travail détaillées au niveau des experts accompagnant la mise au point du plan d'amélioration du réseau de routes européen et, d'autre part, les structures de travail concernées de l'OACI au niveau des experts couvrant les améliorations du réseau de routes à l'interface.
4. Le plan d'amélioration du réseau de routes européen est un plan glissant tenant compte de tous les éléments nécessaires pour que l'espace aérien européen soit organisé comme une entité unique et réponde aux objectifs de performance applicables.
5. Le plan comprend:
 - a) les principes généraux communs complétés par des spécifications techniques concernant la conception de l'espace aérien;
 - b) les exigences militaires en matière d'espace aérien;
 - c) un réseau de routes européen défini d'un commun accord et, si possible, une structure d'espace aérien de route libre permettant de répondre à toutes les exigences des usagers et dont les modalités couvriraient l'ensemble des projets de modification de l'espace aérien;

- d) les règles d'utilisation et la disponibilité du réseau de routes et de l'espace aérien de route libre;
 - e) des indications concernant la sectorisation recommandée du contrôle de la circulation aérienne (ATC) à l'appui de la structure d'espace aérien des services de la circulation aérienne (ATS) à organiser, adopter et mettre en œuvre par les États membres;
 - f) des orientations concernant la gestion de l'espace aérien;
 - g) un calendrier d'élaboration précis;
 - h) le calendrier d'un cycle commun de publication et de mise en œuvre dans le cadre du plan de réseau opérationnel;
 - i) une vue d'ensemble de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris les performances attendues sur la base des plans actuels et des plans adoptés.
6. Le gestionnaire de réseau veille à l'existence de structures appropriées pour toutes les activités afin de permettre la coordination entre autorités civiles et militaires dans le processus de décision coopératif.
7. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel assurent l'intégration cohérente des projets de conception de l'espace aérien, adoptés dans le cadre du processus décisionnel coopératif, dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen.
8. Les États membres et les blocs d'espace aérien fonctionnels veillent à ce que, préalablement à leur mise en œuvre, les projets de conception de l'espace aérien à l'échelon national et à l'échelon des blocs d'espace aérien fonctionnels soient compatibles et cohérents avec le plan d'amélioration du réseau de routes européen et soient coordonnés avec les États concernés par ces plans et avec le gestionnaire de réseau.
9. Les données relatives aux changements apportés à des projets qui nécessitent un contrôle de compatibilité et doivent être communiqués au gestionnaire du réseau comprennent, entre autres:
- a) les changements de tracé des routes;
 - b) les changements de direction des routes;
 - c) les changements d'affectation des routes;
 - d) la description de l'espace aérien de route libre, y compris les règles d'utilisation associées;
 - e) les règles d'utilisation des routes et la disponibilité des routes;
 - f) les changements de délimitation verticale ou horizontale des secteurs;
 - g) l'ajout ou le retrait de points significatifs;
 - h) les changements d'utilisation de l'espace aérien transfrontière;
 - i) les changements de coordonnées de points significatifs;
 - j) les changements ayant une incidence sur le transfert de données;
 - k) changements ayant une incidence sur les données publiées dans les publications d'information aéronautique;
 - l) les changements ayant une incidence sur les lettres d'accord concernant la conception et l'utilisation de l'espace aérien.
10. Le gestionnaire de réseau et les États membres élaborent, dans le cadre de la présente annexe et par l'intermédiaire du processus décisionnel coopératif, des propositions communes pour la modification des documents concernés de l'OACI. Dans le cas de modifications portant sur des documents de l'OACI relatifs aux routes ATS impliquant un survol de la haute mer, les États membres appliquent les procédures de coordination applicables de l'OACI.
11. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroport, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel réexaminent en permanence, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, le plan d'amélioration du réseau de routes européen afin de prendre en compte l'évolution des contraintes pesant sur l'espace aérien ou l'apparition de nouvelles contraintes. Une coordination permanente sera assurée avec les autorités militaires.

PARTIE C

Principes de conception de l'espace aérien

1. Avec l'élaboration du plan d'amélioration du réseau de routes européen, le gestionnaire de réseau, les États membres, les pays tiers, les blocs fonctionnels d'espace aérien et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel adhèrent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, aux principes suivants de conception de l'espace aérien:
 - a) La mise en place et la configuration des structures d'espace aérien sont fondées sur les exigences opérationnelles, indépendamment des frontières nationales, des limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou des limites des régions d'information de vol et ne sont pas nécessairement liées par le niveau de division entre les espaces aériens supérieur et inférieur.
 - b) la conception des structures d'espace aérien est un processus transparent dans lequel les décisions prises sont publiées, de même que leur justification fondée sur la prise en compte des exigences de tous les usagers en conciliant les aspects de sécurité, de capacité et d'environnement et en tenant dûment compte des besoins militaires et de la sécurité nationale;
 - c) La demande de trafic actuelle et prévue, au niveau du réseau et au niveau local, et les objectifs de performance constituent les éléments de départ du plan d'amélioration du réseau de routes européen en vue de satisfaire les besoins des principaux courants de trafic et aéroports.
 - d) La connectivité verticale et horizontale, comprenant l'espace aérien terminal et la structure de l'espace aérien à l'interface, est assurée.
 - e) Les vols peuvent être assurés le long ou au plus près des routes et profils de vol demandés par les usagers durant la phase de croisière.
 - f) L'évaluation et le développement éventuel de toutes les propositions de structures d'espace aérien émanant des parties prenantes ayant un besoin opérationnel en la matière, y compris l'espace aérien de route libre, les options de routes multiples et les routes conditionnelles (CDR), font l'objet d'une acceptation.
 - g) la conception des structures d'espace aérien, y compris l'espace aérien de route libre et les secteurs ATC, tient compte des structures d'espace aérien existantes ou proposées destinées à des activités qui nécessitent une réservation d'espace aérien ou un espace aérien réglementé. À cette fin, seules des structures compatibles avec l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien (FUA) sont établies. L'harmonisation et la cohérence de ces structures sont assurées dans toute la mesure du possible sur l'ensemble du réseau européen;
 - h) le développement de la conception du secteur ATC commence par l'harmonisation des routes ou courants de trafic requis dans le cadre d'un processus itératif qui assurera la compatibilité entre les routes ou les courants et les secteurs;
 - i) Les secteurs ATC sont conçus de manière à permettre la construction de configurations de secteur qui satisfont aux courants de trafic et sont adaptables et proportionnées à une demande de trafic variable.
 - j) Des accords sur la prestation de services sont établis dans les cas où, pour des raisons opérationnelles, les secteurs ATC doivent être organisés en excédant les frontières nationales, les limites des blocs d'espace aérien fonctionnels ou les limites des régions d'information de vol.
2. Le gestionnaire de réseau, les États membres, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les prestataires de services de navigation aérienne en tant qu'éléments de blocs d'espace aérien fonctionnels ou à titre individuel veillent, dans le cadre du processus décisionnel coopératif, à ce que les principes suivants s'appliquent en ce qui concerne l'utilisation de l'espace aérien et la gestion des capacités.
 - a) Les structures d'espace aérien sont planifiées de manière à faciliter une utilisation et une gestion souple et réactive de l'espace aérien en ce qui concerne les options de routes, les courants de trafic, les systèmes de configuration des secteurs et la configuration des autres structures d'espace aérien.
 - b) les structures d'espace aérien doivent permettre la mise en place, à titre facultatif, d'options de routes supplémentaires tout en assurant leur compatibilité (considérations de capacité et limites de conception du secteur).

PARTIE D

Suivi continu des performances au niveau du réseau

1. Afin d'assurer une amélioration régulière des performances, le gestionnaire de réseau, en étroite coopération avec les États, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les parties prenantes opérationnelles, procède à un réexamen périodique de l'efficacité des structures d'espace aérien mises en œuvre.

2. Ce réexamen porte, entre autres, sur:
- a) l'évolution de la demande de trafic;
 - b) les performances et les contraintes en matière de capacités et d'efficacité des vols à l'échelon des États, des blocs d'espace aérien fonctionnels ou du réseau;
 - c) l'évaluation des aspects liés à l'utilisation de l'espace aérien, du point de vue tant civil que militaire;
 - d) l'évaluation de la sectorisation et des configurations de secteurs utilisées;
 - e) l'évaluation de l'intégrité et de la continuité des structures d'espace aérien;
 - f) l'information de la Commission dans les cas où les solutions requises excèdent les compétences des gestionnaires de réseau.
-

ANNEXE II

LA FONCTION DE RADIOFRÉQUENCE

PARTIE A

Exigences relatives à l'exécution de la fonction

1. Les États membres désignent une personne, une autorité ou un organisme compétent en qualité de gestionnaire national des fréquences chargé de veiller à ce que les assignations de fréquence soient effectuées, modifiées et mises à disposition conformément au présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission et au gestionnaire de réseau le nom et l'adresse de ces personnes au plus tard 4 mois après l'adoption du présent règlement.
2. Le gestionnaire de réseau élabore et coordonne les aspects stratégiques du spectre radioélectrique liés au réseau qui doivent être dûment documentés dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel. Le gestionnaire de réseau assiste la Commission et les États membres pour l'élaboration de positions communes dans le domaine de l'aviation afin de coordonner les contributions des États membres dans les enceintes internationales, notamment la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT) et l'Union internationale des télécommunications (UIT).
3. Le gestionnaire de réseau, à la demande du ou des gestionnaires nationaux des radiofréquences, prend les mesures qui s'imposent, avec la Commission et la CEPT, pour résoudre les problèmes qui se posent dans d'autres secteurs d'activité.
4. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences informent le gestionnaire de réseau des cas de brouillage radio affectant le réseau européen de l'aviation. Le gestionnaire de réseau enregistre les cas et contribue à leur évaluation. Le gestionnaire de réseau, à la demande du ou des gestionnaires nationaux des radiofréquences, coordonne ou fournit tout le soutien nécessaire pour résoudre ou atténuer ces cas, y compris par des mesures prises avec la Commission et la CEPT.
5. Le gestionnaire de réseau constitue et tient à jour un registre central conçu pour stocker toutes les données sur les assignations de fréquence comme indiqué au point 14.
6. Les États membres se servent du registre central pour remplir leurs obligations administratives envers l'OACI en matière d'enregistrement des assignations de fréquence.
7. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences continuent à développer et à améliorer les procédures de gestion des fréquences, les critères de planification, les jeux de données et les processus afin d'optimiser l'utilisation et l'occupation du spectre radioélectrique par la circulation aérienne générale. Le gestionnaire de réseau, à la demande d'un ou plusieurs États membres, les propose ensuite au niveau régional.
8. Quand une assignation de fréquence est nécessaire, le demandeur dépose une demande auprès du gestionnaire national des radiofréquences compétent, accompagnée de toutes les informations utiles et de sa justification.
9. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau évaluent et hiérarchisent les demandes de fréquences sur la base des exigences opérationnelles et de critères convenus. De plus, le gestionnaire de réseau détermine leur incidence sur le réseau conjointement avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences. Le gestionnaire de réseau établit ces critères en consultation avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences dans les 12 mois suivant l'adoption du présent règlement, et il les tient à jour et les actualise par la suite, s'il y a lieu.
10. Lorsqu'il existe une incidence sur le réseau, le gestionnaire de réseau détermine la ou les fréquences appropriées pour répondre à la demande en tenant compte des exigences suivantes:
 - a) la nécessité de mettre à disposition des services d'infrastructure de communication, de navigation et de surveillance sûrs;
 - b) la nécessité d'optimiser l'utilisation des ressources limitées du spectre radioélectrique;
 - c) la nécessité d'assurer un accès rentable, équitable et transparent au spectre radioélectrique;
 - d) les exigences opérationnelles du ou des demandeurs et des parties prenantes opérationnelles;
 - e) les prévisions quant à la demande future de ressources du spectre radioélectrique;
 - f) les dispositions contenues dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI.

11. En l'absence d'incidence sur le réseau, les gestionnaires nationaux des radiofréquences déterminent la ou les fréquences appropriées pour répondre à la demande en tenant compte des exigences du point 10.
12. Lorsqu'une demande de fréquence ne peut pas être satisfaite, les gestionnaires nationaux des radiofréquences peuvent demander au gestionnaire du réseau d'entreprendre une recherche de fréquence spécifique. Afin de trouver une solution pour les gestionnaires nationaux des radiofréquences, le gestionnaire de réseau peut, avec l'aide des gestionnaires nationaux des radiofréquences, procéder à un examen spécifique de la situation en matière d'utilisation des fréquences dans la zone géographique concernée.
13. Le gestionnaire national des radiofréquences assigne la ou les fréquences appropriées définies aux points 10, 11 ou 12.
14. Le gestionnaire national des radiofréquences enregistre chaque assignation de fréquence dans le registre central en mentionnant les informations suivantes:
 - a) les données définies dans le manuel de gestion des fréquences EUR de l'OACI, y compris les données techniques et opérationnelles pertinentes qui y sont associées;
 - b) les exigences de données renforcées résultant du point 7;
 - c) une description de l'utilisation opérationnelle de l'assignation de fréquence;
 - d) les coordonnées de la partie prenante opérationnelle faisant usage de l'assignation de fréquence.
15. Lors de l'assignation de fréquence au demandeur, le gestionnaire national des radiofréquences en précise les conditions d'utilisation. Ces conditions précisent au minimum que l'assignation de fréquence:
 - a) reste valable aussi longtemps qu'elle est utilisée pour répondre aux exigences opérationnelles décrites par le demandeur;
 - b) peut faire l'objet d'une demande de déplacement de fréquence, ces déplacements devant être mis en œuvre dans un délai limité;
 - c) est sujette à modification si l'utilisation opérationnelle décrite par le demandeur évolue.
16. Le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que tout déplacement, toute modification ou toute mise à disposition de fréquence nécessaire s'effectue dans les délais convenus et à ce que le registre central soit mis à jour en conséquence. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences transmettent au gestionnaire de réseau une justification appropriée lorsque ces actions ne peuvent être effectuées.
17. Les gestionnaires nationaux des radiofréquences veillent à ce que les détails opérationnels, techniques et administratifs visés au point 14 concernant toutes les assignations de fréquence utilisées dans le réseau aéronautique européen soient disponibles dans le registre central pour le 31 décembre 2011 au plus tard.
18. Le gestionnaire de réseau et le ou les gestionnaires nationaux des radiofréquences effectuent un suivi et des évaluations des bandes de fréquences et des assignations de fréquence pour l'aviation sur la base de procédures transparentes, afin de s'assurer de leur utilisation correcte et rationnelle. Le gestionnaire de réseau met en place ces procédures en consultation avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences au plus tard 12 mois après l'adoption du présent règlement, et il les tient à jour et les actualise par la suite, s'il y a lieu. Le gestionnaire de réseau constate notamment tout écart entre le registre central, l'objectif opérationnel et l'utilisation effective de l'assignation de fréquence. Le gestionnaire de réseau notifie ces écarts au gestionnaire national des radiofréquences afin qu'il y soit remédié dans un délai convenu.
19. Le gestionnaire de réseau veille à ce que des outils communs soient disponibles pour la prise en charge des activités centrales et nationales de planification, de coordination, d'enregistrement, d'audit et d'optimisation. Des outils sont notamment mis au point pour l'analyse des données du registre central afin de surveiller l'efficacité de la fonction, ainsi que d'organiser et de mettre en œuvre le processus d'optimisation des fréquences prévu au point 7.

PARTIE B

Exigences relatives à l'organisation de la fonction

1. Le processus décisionnel coopératif entre les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau est fondé sur des structures soumises à l'approbation du comité de gestion du réseau, conformément à l'article 16 du présent règlement après avis favorable du comité du ciel unique conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004.

2. En cas de désaccord sur les structures visées à la partie B, point 1, de la présente annexe, le gestionnaire de réseau ou les États membres concernés saisissent la Commission. La Commission agit conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004.
 3. Les structures prévoient au minimum les éléments suivants:
 - a) les critères d'évaluation des exigences opérationnelles et leur hiérarchisation;
 - b) les délais minimaux pour la coordination des assignations de fréquence nouvelles ou modifiées;
 - c) les mécanismes garantissant que le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences satisfont aux objectifs de performance pertinents pour l'ensemble de l'Union européenne;
 - d) une mention prévoyant que les procédures, critères et processus renforcés de gestion des fréquences n'ont pas d'effets négatifs sur ceux appliqués par d'autres pays dans le cadre des procédures régionales de l'OACI;
 - e) les exigences garantissant que les États membres procèdent aux consultations nécessaires avec toutes les parties prenantes concernées au niveau national et européen sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées.
 4. Les structures initiales de coordination des radiofréquences sont pleinement compatibles avec les structures existantes. Leur évolution est précisée en coopération avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences en réduisant autant que possible les doubles emplois.
 5. La coordination en ce qui concerne l'utilisation stratégique et tactique des radiofréquences avec les pays limitrophes qui ne participent pas aux travaux du gestionnaire du réseau est assurée par l'OACI dans le cadre de ses structures de travail régionales. Ces travaux viseront également à permettre aux pays limitrophes d'accéder aux services du gestionnaire de réseau.
 6. Le gestionnaire de réseau et les gestionnaires nationaux des radiofréquences se mettent d'accord sur les priorités générales de la fonction en vue d'améliorer la conception et le fonctionnement du réseau aérien européen. Ces priorités sont documentées sous la forme d'un volet fréquences inclus dans le plan de réseau stratégique et le plan de réseau opérationnel et font l'objet d'une consultation des parties prenantes. L'établissement des priorités peut notamment viser des bandes, des zones et des services spécifiques.
 7. Les États membres veillent à ce que l'utilisation des bandes de fréquences de l'aviation par les usagers militaires soit dûment coordonnée avec les gestionnaires nationaux des radiofréquences et le gestionnaire de réseau.
-

ANNEXE III

LA FONCTION DES CODES DE TRANSPONDEUR

PARTIE A

Exigences relatives à la fonction des codes de transpondeur

1. Les objectifs de cette fonction sont:
 - a) d'améliorer la qualité du processus d'attribution des codes par une répartition claire des rôles et des responsabilités de toutes les parties prenantes concernées, étant entendu que les performances globales du réseau jouent un rôle central dans la détermination de l'attribution des codes;
 - b) d'accroître la transparence dans l'attribution des codes et l'utilisation effective des codes de manière à permettre une meilleure évaluation de l'efficacité globale du réseau;
 - c) de constituer, sous la forme de règles contraignantes, la base réglementaire permettant une application et surveillance plus efficaces.
2. Les codes de transpondeur pour le SSR sont attribués par l'intermédiaire du gestionnaire de réseau aux États membres et aux prestataires de services de navigation aérienne de manière à en optimiser une distribution sûre et efficace en tenant compte:
 - a) des exigences opérationnelles de toutes les parties prenantes opérationnelles;
 - b) des niveaux du trafic aérien effectifs et prévus;
 - c) de l'utilisation requise des codes de transpondeur pour le SSR conformément aux dispositions pertinentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI pour la région Europe, du document «Facilities and Services Implementation» et des documents d'orientation.
3. Le gestionnaire de réseau met en permanence à la disposition des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne et des pays tiers une liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR comprenant une description complète et actualisée de l'attribution des codes SSR dans l'espace aérien au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3.
4. Le gestionnaire de réseau met en œuvre un processus formel d'établissement, d'évaluation et de coordination des exigences pour l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR, en tenant compte de toutes leurs utilisations civiles et militaires requises.
5. Le processus formel prévu au point 4 comprend au minimum les procédures, délais et objectifs de performance pertinents retenus pour la réalisation des activités suivantes:
 - a) présentation de demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;
 - b) évaluation des demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR;
 - c) coordination des modifications proposées de l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR avec les États membres et les pays tiers conformément aux exigences énoncées dans la partie B;
 - d) vérification périodique des attributions et besoins de codes SSR en vue d'optimiser la situation, y compris la réaffectation d'attributions de codes existantes;
 - e) modification, approbation et distribution régulières de la liste d'attribution globale des codes de transpondeur pour le SSR figurant au point 3;
 - f) notification, évaluation et résolution des conflits imprévus entre les assignations de codes de transpondeur pour le SSR;
 - g) notification, évaluation et résolution d'assignations erronées de codes de transpondeur pour le SSR détectées lors des contrôles de rétention de code;
 - h) notification, évaluation et résolution d'insuffisances imprévues dans les attributions des codes de transpondeur pour le SSR;
 - i) fourniture de données et d'informations conformément aux exigences fixées dans la partie C.

6. Les demandes d'attribution de codes de transpondeur pour le SSR reçues dans le cadre du processus prévu au point 4 sont vérifiées par le gestionnaire de réseau afin d'établir si elles respectent les exigences du processus en ce qui concerne les conventions relatives au format et aux données, l'exhaustivité, l'exactitude, l'actualité et la justification.
7. Les États membres veillent à ce que les codes de transpondeur pour le SSR soient affectés aux aéronefs conformément à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR figurant au point 3.
8. Le gestionnaire de réseau peut être chargé de gérer, au nom des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne, un système centralisé de gestion et d'assignation des codes de transpondeur pour le SSR en vue de l'assignation automatique des codes de transpondeur pour le SSR à la circulation aérienne générale.
9. Le gestionnaire de réseau met en œuvre des procédures et outils pour l'évaluation et l'analyse régulières de l'utilisation effective des codes de transpondeur pour le SSR par les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne.
10. Des plans et des procédures sont arrêtés d'un commun accord entre le gestionnaire de réseau, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne pour l'analyse et l'identification périodique des exigences futures en matière de codes de transpondeur pour le SSR. Cette analyse détermine notamment les incidences qu'une insuffisance prévue dans l'attribution des codes de transpondeur pour le SSR pourrait avoir sur le plan des performances.
11. Des manuels d'exploitation sont élaborés et tenus à jour contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre l'exécution de la fonction de réseau conformément aux exigences du présent règlement. Ces manuels d'exploitation sont distribués et tenus à jour conformément aux processus applicables en matière de gestion de la qualité et de la documentation.

PARTIE B

Exigences applicables au mécanisme de consultation spécifique

1. Le gestionnaire de réseau établit un mécanisme spécial pour la coordination et la consultation des structures détaillées d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR. Ce mécanisme:
 - a) garantit que l'incidence de l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR dans les pays tiers est prise en compte par une participation aux structures de travail relatives à la gestion de ces codes prévues dans les dispositions y afférentes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - b) garantit que la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR visée dans la partie A, point 3, est compatible avec le plan de gestion des codes figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - c) précise les exigences destinées à assurer que les consultations nécessaires sont menées avec les États membres concernés sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;
 - d) précise les exigences destinées à assurer que les États membres mènent les consultations nécessaires avec les parties prenantes concernées à l'échelon national sur les structures de gestion nouvelles ou modifiées des codes de transpondeur pour le SSR;
 - e) garantit que la coordination avec les pays tiers sur l'utilisation stratégique et tactique des codes de transpondeur pour le SSR est assurée dans le cadre des structures de travail relatives à la gestion des codes de transpondeur pour le SSR figurant dans les dispositions correspondantes du plan de navigation aérienne régional de l'OACI, région Europe, document «Facilities and Services Implementation»;
 - f) précise les délais minimaux pour la coordination et la consultation des propositions d'attributions de code de transpondeur pour le SSR nouvelles ou modifiées;
 - g) garantit que les changements apportés à la liste d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR sont soumis à l'approbation des États membres concernés par les changements;
 - h) spécifie les exigences visant à garantir que les changements apportés à la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR sont communiqués à toutes les parties prenantes immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales applicables à la communication d'informations sur l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR par les autorités militaires.
2. Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les autorités militaires nationales, veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour que l'attribution et l'utilisation des codes de transpondeur pour le SSR à des fins militaires n'aient pas d'incidence négative sur la sécurité ou la fluidité de la circulation aérienne générale.

PARTIE C

Exigences relatives à la fourniture de données

1. Les demandes soumises pour des attributions nouvelles ou modifiées de codes de transpondeur pour le SSR sont conformes aux exigences en matière de conventions relatives au format et aux données, d'exhaustivité, de précision, d'actualité et de justification liées au processus décrit dans la partie A, point 4.
 2. Les données et informations suivantes sont transmises au gestionnaire de réseau par les États membres, le cas échéant, dans les délais convenus que prescrit le gestionnaire de réseau pour assurer l'exécution de la fonction de réseau concernant les codes de transpondeur pour le SSR:
 - a) un relevé actualisé de l'attribution et de l'utilisation de tous les codes de transpondeur pour le SSR dans leur ressort, sous réserve des contraintes de sûreté éventuelles en ce qui concerne la divulgation complète de certaines attributions de codes militaires non utilisées pour la circulation aérienne générale;
 - b) une justification attestant que les attributions existantes et demandées de codes de transpondeur pour le SSR constituent le minimum nécessaire pour répondre aux exigences opérationnelles;
 - c) les détails concernant toute attribution de codes de transpondeur pour le SSR qui n'est plus nécessaire à des fins opérationnelles et qui peut être mise à disposition en vue d'une réaffectation au sein du réseau;
 - d) la notification de toute insuffisance effective non prévue dans les attributions de codes de transpondeur pour le SSR;
 - e) les détails de tout changement dans la planification de l'installation ou dans le statut opérationnel des systèmes ou composants pouvant avoir une incidence sur l'assignation des codes de transpondeur pour le SSR à des vols.
 3. Les données et informations suivantes sont transmises au gestionnaire de réseau par les prestataires de services de navigation aérienne, le cas échéant, dans les délais convenus que prescrit le gestionnaire de réseau pour assurer l'exécution de la fonction de réseau en ce qui concerne les codes transpondeur SSR:
 - a) les comptes rendus de position corrélés (CPR) du système amélioré de gestion tactique des courants de trafic (ETFMS) contenant les assignations de codes de transpondeur pour le SSR aux fins de la circulation aérienne générale en ce qui concerne les vols effectués selon les règles du vol aux instruments;
 - b) les notifications portant sur tout conflit réel non prévu ou de tout risque résultant d'une assignation opérationnelle effective de code de transpondeur pour le SSR, y compris les informations sur la façon dont le conflit a été résolu.
 4. Les réactions des États membres et des prestataires de services de navigation aérienne à la coordination des propositions de modification d'attributions de codes de transpondeur pour le SSR et de mise à jour de la liste d'attribution des codes de transpondeur pour le SSR doivent au minimum:
 - a) déterminer s'il est prévu ou non un conflit ou un risque éventuel entre des attributions de codes de transpondeur pour le SSR;
 - b) confirmer si les exigences opérationnelles ou l'efficacité seront affectées;
 - c) confirmer que les modifications apportées aux attributions de codes de transpondeur pour le SSR peuvent être mises en œuvre dans les délais requis.
-

ANNEXE IV

MODÈLE POUR LE PLAN DE RÉSEAU STRATÉGIQUE

Le plan de réseau stratégique se fonde sur la structure suivante.

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application du plan de réseau stratégique (portée géographique et durée)

1.2. Élaboration du plan et processus de validation

2. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES

2.1. Description de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris en ce qui concerne l'ERND, l'ATFM, les aéroports et les ressources limitées

2.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan (y compris les prévisions et l'évolution mondiale de la demande de trafic)

2.3. Objectifs de performance et exigences opérationnelles exprimés par les différentes parties prenantes et objectifs de performance à l'échelle de l'Union européenne

3. VISION STRATÉGIQUE

3.1. Description de la stratégie selon laquelle le réseau se développera et progressera pour réaliser les objectifs de performance et répondre aux exigences opérationnelles

3.2. Conformité avec le système de performance

3.3. Respect du plan directeur ATM européen

4. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

4.1. Description des objectifs stratégiques du réseau:

— comprenant les aspects coopératifs des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,

— indiquant de quelle manière les objectifs stratégiques répondront aux exigences,

— déterminant la manière de mesurer les progrès accomplis vers la réalisation de ces objectifs,

— indiquant l'effet que produiront les objectifs stratégiques sur le secteur d'activité et les autres secteurs concernés.

5. PLAN DE PERFORMANCE

Le plan de performance est établi selon la structure suivante.

1. Introduction

1.1. Description de la situation (champ d'application du plan, fonctions couvertes, etc.)

1.2. Description du scénario macroéconomique pour la période de référence, y compris des hypothèses globales (trafic prévu, etc.)

1.3. Description des résultats de la consultation des parties intéressées afin de préparer le plan de performance (principales questions soulevées par les participants et, si possible, compromis obtenus)

2. Objectifs de performance au niveau du gestionnaire de réseau

2.1. Objectifs de performance dans chaque domaine clé pertinent, fixés en fonction de chaque indicateur clé pertinent, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives

2.2. Description et explication de la contribution et de l'incidence des objectifs de performance du gestionnaire de réseau sur les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne

3. Contribution de chaque fonction
 - 3.1. Objectifs de performance individuels pour chaque fonction (ATFM, ERND, codes de transpondeur pour le SSR, fréquences)
 4. Dimension militaire
 - 4.1. Description de la dimension civil-militaire du plan, exposant comment le concept de gestion souple de l'espace aérien est appliqué afin d'accroître la capacité en tenant dûment compte de l'efficacité des opérations militaires et, si nécessaire, des indicateurs et objectifs de performance pertinents compatibles avec ceux du plan de performance
 5. Analyse de sensibilité et comparaison avec le plan de performance précédent
 - 5.1. Sensibilité aux hypothèses extérieures
 - 5.2. Comparaison avec le plan de performance précédent
 6. Mise en œuvre du plan de performance
 - 6.1. Description des mesures mises en place par le comité de gestion du réseau pour atteindre les objectifs de performance, telles que:
 - mécanismes de suivi pour garantir que les activités de sécurité et les plans d'entreprise sont mis en œuvre,
 - mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance et en rendre compte, y compris concernant les moyens de remédier à la situation si les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.
 6. PLANIFICATION STRATÉGIQUE
 - 6.1. Description de la planification à court/moyen terme:
 - les priorités pour chacun des objectifs stratégiques,
 - la mise en œuvre de chacun des objectifs stratégiques en termes de déploiement de technologie nécessaire, d'impact architectural, d'aspects humains, de coûts exposés, d'avantages, ainsi que pour la gouvernance, les ressources et la réglementation nécessaires,
 - la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités,
 - le niveau convenu de participation du gestionnaire de réseau pour soutenir la mise en œuvre de chaque élément du plan pour chaque fonction.
 - 6.2. Description de la planification à long terme:
 - l'intention de réaliser chacun des objectifs stratégiques sur le plan des technologies requises et des aspects de RD correspondants, de l'impact architectural, des aspects humains, de l'analyse de rentabilité, de la gouvernance et de la réglementation nécessaires, ainsi que de la justification connexe de ces investissements en termes de sécurité et d'enjeux économiques,
 - la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités.
 7. ÉVALUATION DES RISQUES
 - 7.1. Description des risques liés à la mise en œuvre du plan
 - 7.2. Description du processus de suivi (y compris les divergences éventuelles par rapport aux objectifs initiaux)
 8. RECOMMANDATIONS
 - 8.1. Détermination des mesures à prendre par l'Union et les États membres pour soutenir la mise en œuvre du plan
-

ANNEXE V

MODÈLE DE PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL

Le plan de réseau opérationnel est fondé sur la structure générale suivante (qui sera adaptée aux diverses fonctions individuelles et aux échéances du plan de réseau opérationnel pour tenir compte de sa nature de plan glissant et de ses objectifs à l'horizon de trois à cinq ans, à un an, à une saison, à une semaine et à un jour):

1. INTRODUCTION
 - 1.1. Champ d'application du plan de réseau opérationnel (portée géographique et durée)
 - 1.2. Élaboration du plan et processus de validation
2. DESCRIPTION DU PLAN DE RÉSEAU OPÉRATIONNEL, DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS ET DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX
 - comprenant l'aspect collaboratif des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,
 - indiquant de quelle manière les objectifs opérationnels et les objectifs généraux seront couverts dans les phases tactique, pré-tactique, à court terme et à moyen terme du plan de réseau opérationnel, ainsi que les autres objectifs de performance fixés en vertu des règles de performance,
 - indiquant les priorités établies et les ressources nécessaires pour la période de planification,
 - indiquant l'incidence sur le secteur de l'ATM et les autres secteurs concernés.
3. PROCESSUS GLOBAL DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE DU RÉSEAU
 - description du processus global de planification opérationnelle du réseau,
 - description de la stratégie selon laquelle le plan de réseau opérationnel évoluera et progressera pour satisfaire aux exigences de performance opérationnelle et aux autres objectifs de performance fixés par le règlement sur la performance,
 - description des outils et données utilisés.
4. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES OPÉRATIONNELLES
 - 4.1. Description sommaire des performances opérationnelles du réseau dans le passé
 - 4.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan
 - 4.3. Prévisions de trafic sur le réseau conformément aux appendices 1 et 2, comprenant:
 - les prévisions concernant le réseau,
 - les prévisions concernant les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),
 - les prévisions concernant les principaux aéroports,
 - l'analyse des prévisions de trafic selon plusieurs scénarios,
 - l'analyse de l'impact des événements spéciaux.
 - 4.4. Exigences de performance opérationnelle du réseau, comprenant:
 - les exigences de capacité globale du réseau,
 - les exigences de capacité applicables aux prestataires de services de navigation aérienne, aux blocs d'espace aérien fonctionnels et aux centres de contrôle régional (ACC),
 - la capacité des aéroports,
 - l'analyse des exigences de capacité,
 - les exigences en matière d'environnement/efficacité des vols pour l'ensemble du réseau,
 - les exigences de sécurité pour l'ensemble du réseau,
 - les exigences concernant les situations d'urgence et la continuité des services applicables au réseau.
 - 4.5. Besoins opérationnels exprimés par les différentes parties prenantes, notamment les autorités militaires
5. PLANS ET ACTIONS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU AU NIVEAU DU RÉSEAU
 - description des plans et des actions à mettre en œuvre au niveau du réseau, y compris en matière d'espace aérien, de ressources limitées et d'ATFM,
 - description de la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles.

6. PLANS ET ACTIONS D'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES AU NIVEAU LOCAL
 - décrivant chaque plan et action à mettre en œuvre au niveau local,
 - décrivant la contribution apportée par chaque plan et action aux performances opérationnelles,
 - décrivant les relations avec les pays tiers et les travaux en rapport avec l'OACI.
 7. ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX
 - vue d'ensemble des événements spéciaux ayant une incidence significative en matière d'ATM,
 - événements spéciaux individuels et traitement de ces événements dans une perspective de réseau,
 - exercices militaires de grande envergure.
 8. EXIGENCES MILITAIRES EN MATIÈRE D'ESPACE AÉRIEN
 - 8.1. Les prestataires de services d'ATM à des fins militaires responsables de secteurs d'espace aérien réservés ou séparés échangent avec le gestionnaire de réseau, par l'intermédiaire de la cellule de gestion de l'espace aérien concernée, les informations suivantes conformément aux règles nationales:
 - disponibilité de l'espace aérien: jours/heures de disponibilité par défaut de l'espace aérien réservé,
 - demandes ponctuelles d'utilisation non planifiée de l'espace aérien réservé,
 - mise à disposition d'espace aérien réservé pour un usage civil sans demande préalable, moyennant un préavis aussi long que possible.
 9. PRÉVISIONS ET ANALYSE CONSOLIDÉES DES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES DU RÉSEAU
 - objectifs et prévisions de retard/capacité d'ATM pour l'ensemble du réseau, les prestataires de services de navigation aérienne, les blocs d'espace aérien fonctionnels et les centres de contrôle régional (ACC),
 - performances opérationnelles des aéroports,
 - objectif et prévisions de performance en matière d'environnement du réseau/efficacité des vols,
 - incidence des événements spéciaux,
 - analyse des objectifs et prévisions de performances opérationnelles.
 10. IDENTIFICATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT OPÉRATIONNELS ET SOLUTIONS D'ATTÉNUATION AU NIVEAU LOCAL ET AU NIVEAU DU RÉSEAU
 - identification des goulets d'étranglement opérationnels (sécurité, capacité, efficacité des vols) effectifs et potentiels, de leurs causes et des solutions ou mesures d'atténuation adoptées, y compris les possibilités d'équilibrage de la capacité de demande (DCB).
-

Appendice 1

Centres de contrôle régional (ACC)

Le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée, ACC par ACC, de toutes les zones en décrivant les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic, l'objectif et les prévisions en matière de retards, les événements importants qui peuvent influencer sur le trafic, les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau fournit pour chaque ACC:

- les prévisions de trafic,
- une analyse des performances opérationnelles actuelles,
- une évaluation quantitative de la capacité atteinte (capacités de référence),
- une évaluation quantitative de la capacité nécessaire selon les divers scénarios d'évolution du trafic (profil de capacité requis),
- une évaluation quantitative des actions d'amélioration opérationnelle prévues au niveau de l'ACC, établies en accord avec les prestataires de services de navigation aérienne,
- l'objectif et les prévisions en matière de retards,
- une analyse des performances opérationnelles attendues (sécurité, capacité, environnement).

Chaque prestataire de services de navigation aérienne fournit au gestionnaire de réseau les informations suivantes, qui doivent figurer dans la description du Centre de contrôle régional (ACC) individuel:

- objectif en matière de retards à l'échelon local,
 - évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,
 - nombre de secteurs disponibles: configuration/régime d'ouverture des secteurs par saison/jour de la semaine/heure de la journée,
 - capacités/valeurs de surveillance pour chaque secteur/volume de trafic par configuration/régime d'ouverture,
 - événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,
 - informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,
 - informations détaillées sur les changements proposés et confirmés apportés à la structure et l'utilisation de l'espace aérien,
 - mesures supplémentaires établies en accord avec le gestionnaire de réseau,
 - contacts opérationnels des ACC.
-

*Appendice 2***Aéroports**

Le plan de réseau opérationnel fournit une description détaillée des principaux aéroports européens de toutes les zones en décrivant leurs projets de mesures d'amélioration opérationnelle, les perspectives pour la période, les prévisions de trafic et de retard, les événements importants pouvant influencer sur le trafic, les contacts opérationnels.

Le gestionnaire de réseau fournit, pour chaque aéroport principal:

- les prévisions de trafic,
- une analyse des performances opérationnelles attendues (sécurité, capacité, environnement).

Chaque aéroport figurant dans le plan de réseau opérationnel transmet au gestionnaire de réseau les informations suivantes qui doivent figurer dans la description de chaque aéroport:

- évaluation/confirmation des prévisions de trafic, en tenant compte des conditions locales connues,
 - capacité des pistes pour chaque configuration de piste, situation actuelle et prévue des arrivées et départs,
 - spécification des capacités pour les périodes de nuit, et durée de celle-ci, le cas échéant,
 - informations détaillées sur les mesures d'amélioration opérationnelle prévues, leur calendrier de mise en œuvre et les incidences négatives/positives qui y sont associées sur la capacité et/ou l'efficacité,
 - événements spéciaux prévus ou connus, y compris les dates/heures et leur incidence sur les performances opérationnelles,
 - autres facteurs prévus de renforcement des capacités,
 - mesures supplémentaires arrêtées en accord avec le gestionnaire de réseau.
-

ANNEXE VI

CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX FONCTIONS RÉSEAU**1. ORGANIGRAMME**

Le gestionnaire de réseau met en place et gère son organisation selon une structure qui prend en charge la sécurité des fonctions de réseau.

L'organigramme précise:

- a) l'autorité, les missions et les responsabilités des titulaires désignés, en particulier du personnel d'encadrement chargé des fonctions liées à la sécurité, à la qualité, à la sûreté et aux ressources humaines;
- b) les relations et les rapports hiérarchiques entre les différents volets et processus de l'organisation.

2. SÉCURITÉ

Le gestionnaire de réseau possède un système de gestion de la sécurité qui couvre toutes les fonctions de réseau qu'il assure en respectant les principes suivants. Ce système consiste:

- a) à décrire les bases théoriques et les principes généraux de l'organisation en matière de sécurité, de manière à répondre au mieux aux besoins des parties prenantes concernées (ci-après «la politique»);
- b) à établir une fonction de surveillance de la conformité contenant des procédures destinées à vérifier que toutes les fonctions sont assurées conformément aux exigences, normes et procédures applicables. La surveillance de la conformité comporte un système d'information en retour permettant de transmettre des constatations au personnel d'encadrement afin d'assurer l'application efficace et réactive des mesures correctives, s'il y a lieu;
- c) à démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système de gestion fonctionne;
- d) à nommer des délégués chargés de contrôler le respect et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles;
- e) à effectuer des contrôles du système de gestion en place et à prendre le cas échéant des mesures correctives;
- f) à gérer la sécurité de toutes les fonctions de réseau qui lui sont attribuées. À cette fin, il établit des contacts formels avec toutes les parties prenantes concernées afin de pouvoir déterminer les risques pour la sécurité aérienne qui résultent de ses activités, les évaluer et gérer comme il convient les risques associés;
- g) à prévoir des procédures permettant de gérer la sécurité lors de l'introduction de nouveaux systèmes fonctionnels ou de modifier les systèmes fonctionnels existants.

3. SÛRETÉ

Le gestionnaire de réseau possède un système de gestion de la sûreté qui couvre toutes les fonctions réseau qu'il assure dans le respect des principes suivants. Ce système consiste:

- a) à assurer la sûreté de ses installations et de son personnel de manière à prévenir toute interférence illicite pouvant avoir une incidence sur la sécurité des fonctions réseau qu'il gère;
- b) à assurer la sûreté des données opérationnelles qu'il reçoit, produit ou utilise, de manière que leur accès soit réservé aux seules personnes autorisées;
- c) à définir les procédures relatives à l'évaluation et à l'atténuation des risques dans le domaine de la sûreté, au contrôle et à l'amélioration de la sûreté, aux évaluations de la sûreté et à la diffusion des enseignements;
- d) à définir les moyens destinés à déceler les manquements à la sûreté et à alerter le personnel par des signaux d'avertissement appropriés;
- e) à définir les moyens de limiter les effets des manquements à la sûreté et à définir les mesures de rétablissement et les procédures d'atténuation permettant d'en éviter la réapparition.

4. MANUELS D'EXPLOITATION

Le gestionnaire de réseau fournit et tient à jour un manuel d'exploitation relatif à ses opérations à l'usage du personnel opérationnel et pour guider ce personnel dans ses tâches. Il veille à ce que:

- a) les manuels d'exploitation contiennent les instructions et les informations dont le personnel opérationnel a besoin pour remplir ses tâches;
- b) le personnel ait accès aux parties des manuels d'exploitation qui le concernent;

- c) le personnel opérationnel soit promptement informé des modifications apportées au manuel d'exploitation qui s'applique à leurs tâches ainsi que de leur entrée en vigueur.

5. EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

Le gestionnaire de réseau emploie un personnel ayant les qualifications appropriées pour assurer les fonctions de réseau qui lui sont attribuées d'une manière sûre, efficace, continue et durable. Dans ce contexte, il établit des politiques de formation du personnel.

6. PLANS D'URGENCE

Le gestionnaire de réseau établit des plans d'urgence pour toutes les fonctions qu'il assure en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations.

7. EXIGENCES EN MATIÈRE DE RAPPORTS

Conformément à l'article 20, le gestionnaire de réseau établit un rapport annuel de ses activités. Ce rapport porte sur ses performances opérationnelles, ainsi que sur les activités et évolutions importantes à signaler, en particulier dans le domaine de la sécurité.

Le rapport annuel contient au moins:

- une évaluation des performances des fonctions de réseau qu'il gère,
- les performances par rapport aux objectifs de performance fixés dans le plan de réseau stratégique, les performances concrètes étant rapportées au plan de réseau opérationnel à l'aide des indicateurs de performance établis dans le plan de réseau opérationnel,
- une explication des différences par rapport aux objectifs et l'indication des mesures permettant de réduire les écarts éventuels au cours de la période de référence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004,
- l'évolution sur le plan des opérations et des infrastructures,
- des informations sur la procédure de consultation formelle des utilisateurs et des parties prenantes,
- des informations sur la politique des ressources humaines.

8. MÉTHODES DE TRAVAIL ET PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

Le gestionnaire de réseau est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes par ailleurs à la législation de l'Union, et notamment au règlement (UE) n° 255/2010.

RÈGLEMENT (UE) N° 678/2011 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2011****remplaçant l'annexe II et modifiant les annexes IV, IX et XI de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽¹⁾, et notamment son article 39, paragraphes 2 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques neufs. Elle comprend notamment les définitions spécifiques concernant les véhicules qui sont nécessaires au bon fonctionnement du système européen de réception par type.
- (2) L'un des objectifs de la directive 2007/46/CE est d'étendre le système européen de réception par type à toutes les catégories de véhicules. L'annexe II de la directive 2007/46/CE, qui comprend les définitions spécifiques nécessaires, doit être revue pour qu'il soit tenu compte du progrès technique. Il est donc nécessaire de modifier les définitions existantes ou de créer de nouvelles définitions.
- (3) L'expérience a montré le manque de précision des critères actuellement utilisés pour déterminer si un nouveau modèle de véhicule doit être considéré comme un nouveau type. Ce manque de précision peut retarder la mise en œuvre des nouvelles prescriptions arrêtées par la législation de l'UE en ce qui concerne les nouveaux types de véhicules. En outre, l'expérience a également montré qu'il était possible de contourner la législation de l'UE concernant les petites séries en divisant un type de véhicule en plusieurs sous-types sous différentes réceptions. Par conséquent, il se peut que le nombre de nouveaux véhicules pouvant être mis en service dans l'Union européenne sous le régime des petites séries dépasse le nombre autorisé. Il est donc important de préciser quelles caractéristiques techniques du véhicule doivent être utilisées comme critères pour déterminer ce qui constitue un nouveau type.
- (4) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les constructeurs de véhicules, à la lumière des principes consacrés dans le plan d'action de la Commission intitulé «Simplifier et améliorer l'environnement réglementaire» ⁽²⁾ et du programme d'action pour la réduction des charges administratives dans l'Union européenne ⁽³⁾, il convient de réexaminer les critères à utiliser pour la définition des variantes et versions existant à l'intérieur d'un type de véhicule. Cela permettrait en outre de rendre le processus de réception par type plus transparent pour les autorités compétentes des États membres.
- (5) Face à la mondialisation du secteur automobile, les travaux du forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules – le «groupe de travail 29» – revêtent de plus en plus d'importance. Comme il est essentiel, pour respecter les recommandations du groupe de haut niveau CARS 21, d'introduire les règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) dans la législation de l'UE, ou même de remplacer les directives ou règlements de l'UE par les règlements de la CEE-ONU, et d'introduire les règlements techniques mondiaux dans la législation de l'UE, il convient d'assurer la cohérence entre la législation de l'Union européenne et les règlements de la CEE-ONU.
- (6) Étant donné les travaux d'harmonisation en cours au sein du forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, il est essentiel de tenir compte des avancées les plus récentes visées dans la résolution n° R.E.3 sur la classification et la définition des types de véhicules à moteur et de leurs remorques dans le cadre de l'accord de la CEE-ONU 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 ainsi que les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (accord de 1958 révisé), ainsi que la résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules, dans le cadre de l'accord de la CEE-ONU concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés ou utilisés sur les véhicules à roues («accord parallèle ou de 1998»). Seule l'inclusion de ces avancées dans la directive-cadre peut assurer le bon fonctionnement du système européen de réception par type. Il est donc nécessaire d'introduire de nouveaux critères permettant de déterminer si un type de véhicule doit être considéré comme appartenant à la catégorie «M» ou à la catégorie «N».

⁽¹⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.⁽²⁾ COM(2002) 278 final.⁽³⁾ COM(2007) 23 final.

- (7) Conformément à l'article 8 du 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 ⁽¹⁾, les États membres sont tenus de conserver un registre contenant les données relatives, notamment, au type, à la variante et la version de chaque véhicule donné concernant ses émissions de CO₂ pour chaque nouveau véhicule immatriculé sur son territoire. Il est essentiel de préciser les critères en fonction desquels un véhicule léger a été réceptionné en tant que véhicule M₁ ou N₁. Ces critères doivent être objectifs et servir d'orientation pour les constructeurs de véhicules ainsi que pour les autorités compétentes en matière de réception et d'immatriculation. Conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009, la présence de technologies innovantes encourageant la réduction des émissions de CO₂ doit être indiquée, au moyen d'un code attribué au véhicule par le constructeur, de sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes. Il devrait donc être possible d'identifier ces technologies innovantes à partir de la définition du type/variante/version. Il y a donc lieu d'ajouter l'entrée correspondante à l'annexe II de la directive 2007/46/CE.
- (8) Comme le type de carrosserie doit être spécifié sur le certificat de conformité, qui est censé faciliter l'immatriculation de nouveaux véhicules dans les États membres, l'utilisation de codes harmonisés pour chaque type de carrosserie devrait simplifier le processus d'immatriculation. Une liste de codes appropriés devrait être attribuée aux types de carrosserie afin de permettre l'automatisation du traitement des données.
- (9) Comme les remorques spécifiquement conçues pour le transport de charges exceptionnelles ne peuvent pas satisfaire à toutes les dispositions des actes réglementaires cités à l'annexe IV de la directive 2007/46/CE et devant être respectées aux fins de la réception par type européenne, il convient de les inclure dans la catégorie des véhicules à usage spécial, étant donné leurs caractéristiques techniques. Il convient de fixer un ensemble de règles simplifié afin de permettre leur réception par type au niveau européen. Par conséquent, il est nécessaire d'ajouter un nouvel appendice à l'annexe XI de la directive 2007/46/CE.
- (10) De nouvelles technologies sont en cours d'élaboration afin de répondre à la demande de nouvelles solutions dans le secteur du transport de marchandises. Il est donc nécessaire d'ajouter de nouvelles définitions dans la législation cadre afin que des règles techniques appropriées soient introduites ultérieurement dans les actes réglementaires pertinents énumérés à l'annexe IV ou XI de la directive 2007/46/CE. Il est important de préciser qu'aucune réception CE ne doit être accordée à de tels véhicules tant que la législation relative à la réception n'est pas modifiée à cet effet.
- (11) Une erreur est survenue dans l'adoption de la directive 2010/19/UE de la Commission du 9 mars 2010 modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽²⁾, dans la mesure où les annexes IV et XI de la directive 2007/46/CE ont également été modifiées par cette directive. Ces annexes avaient été remplacées par le règlement (CE) n° 1060/2008 de la Commission du 7 octobre 2008 remplaçant les annexes I, III, IV, VI, VII, XI et XV de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Dans un souci de sûreté juridique, toute modification partielle de ces annexes doit désormais être introduite par un règlement uniquement. Comme l'article 2 correspondant de la directive 2010/19/UE a été supprimé par la décision 2011/415/UE de la Commission du 14 juillet 2011 corrigeant la directive 2010/19/UE modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, en ce qui concerne la modification des annexes de la directive 2007/46/CE ⁽⁴⁾, afin de remédier à cette erreur, il convient d'apporter les modifications précédemment contenues dans cet article au moyen du présent règlement.
- (12) En vue d'assurer le bon fonctionnement du système de réception par type, il convient de mettre à jour les annexes de la directive 2007/46/CE afin de les adapter à l'évolution des connaissances scientifiques et techniques.
- (13) Il convient également de mettre à jour les annexes de la directive 2007/46/CE afin d'établir les prescriptions techniques pour que les véhicules à usage spécial puissent être réceptionnés.
- (14) Étant donné que les dispositions de ces annexes sont suffisamment détaillées et ne nécessitent pas de mesures de transposition supplémentaires de la part des États membres, il y a donc lieu de remplacer l'annexe II et de modifier les annexes IV, IX et XI par voie de règlement, conformément à l'article 39, paragraphe 8, de la directive 2007/46/CE.
- (15) L'annexe II doit être remplacée, et les annexes IV, IX et XI doivent être modifiées en conséquence.

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 72 du 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ JO L 292 du 31.10.2008, p. 1.

⁽⁴⁾ Voir page 76 du présent Journal officiel.

- (16) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe I du présent règlement.
- 2) L'annexe IV est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.
- 3) L'annexe IX est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.
- 4) L'annexe XI est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

Article 2

Le présent règlement n'annule aucune réception par type délivrée avant le 29 octobre 2012 et ne fait pas obstacle à l'extension de ces réceptions.

Article 3

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

Il s'applique aux nouveaux types de véhicules pour lesquels la réception sera accordée à partir du 29 octobre 2012.

Néanmoins, les prescriptions énoncées à l'annexe II et aux points 1 et 2 de l'annexe IV s'appliquent à compter du 9 avril 2011.

2. Par dérogation au paragraphe 1, deuxième sous-paragraphe, les constructeurs peuvent, à partir du 4 août 2011, appliquer toute disposition du présent règlement.

Par la Commission
Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE I

«ANNEXE II

DÉFINITIONS GÉNÉRALES, CRITÈRES POUR LA CLASSIFICATION DES VÉHICULES, TYPES DE VÉHICULES ET TYPES DE CARROSSERIE

PARTIE INTRODUCTIVE

Définitions et dispositions générales**1. Définitions**

- 1.1. Par "place assise" on entend tout emplacement pouvant accueillir une personne assise dont la taille est au moins celle:
- a) d'un mannequin d'homme du 50^e centile dans le cas du conducteur;
 - b) d'un mannequin de femme adulte du 5^e centile dans tous les autres cas.
- 1.2. Par "siège" on entend une structure complète pourvue de garnissage, intégrée ou non à la structure de la carrosserie du véhicule, prévue pour accueillir une personne assise.
- 1.2.1. Ce terme désigne aussi bien un siège individuel qu'une banquette.
- 1.2.2. Les sièges pliables et les sièges amovibles entrent également dans cette définition.
- 1.3. Par "marchandises" on entend essentiellement tous biens transportables.
- Le terme "marchandises" englobe les produits en gros, les produits manufacturés, les liquides, les animaux vivants, les récoltes et les charges indivisibles.
- 1.4. Par "masse maximale" on entend la masse maximale techniquement admissible, comme spécifié au point 2.8 de l'annexe I.

2. Dispositions générales

- 2.1. Nombre de places assises
- 2.1.1. Les prescriptions relatives au nombre de places assises s'appliquent aux sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur une route.
- 2.1.2. Elles ne s'appliquent pas aux sièges conçus pour être utilisés lorsque le véhicule est à l'arrêt et qui sont clairement signalés aux utilisateurs soit par un pictogramme, soit par un signe accompagné d'un texte approprié.
- 2.1.3. Les prescriptions suivantes s'appliquent au comptage du nombre de places assises:
- a) chaque siège individuel est compté comme une place assise;
 - b) Dans le cas d'une banquette, tout espace d'une largeur minimale de 400 mm, mesurée au niveau de l'assise, est comptée comme place assise.

Cette condition n'empêche pas le constructeur d'avoir recours aux dispositions générales visées au point 1.1;
 - c) un espace tel que celui visé au point b) ne sera toutefois pas compté comme une place assise lorsque:
 - i) la banquette comprend des éléments qui empêchent une assise naturelle du mannequin – par exemple: la présence d'une console fixe, d'une surface non rembourrée ou d'un garnissage intérieur interrompant la surface nominale du siège;
 - ii) La forme du plancher situé immédiatement à l'avant d'une place assise présumée (par exemple la présence d'un tunnel) empêche les pieds du mannequin de se positionner naturellement.
- 2.1.4. En ce qui concerne les véhicules visés par la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE ⁽¹⁾, la dimension visée au point 2.1.3 b) est alignée sur l'espace minimum requis pour une personne en fonction des diverses classes de véhicules.

⁽¹⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

- 2.1.5. Lorsque le véhicule est muni d'ancrages pour un siège amovible, ce dernier est compté dans le nombre de places assises.
- 2.1.6. Une surface destinée à accueillir un fauteuil roulant occupé est considérée comme une place assise.
- 2.1.6.1. Cette disposition ne préjuge pas des exigences du point 3.6.1 et du point 3.7 de l'annexe VII de la directive 2001/85/CE.
- 2.2. Masse maximale
- 2.2.1. Dans le cas d'une unité de traction pour semi-remorques, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.
- 2.2.2. Dans le cas d'un véhicule à moteur capable de tracter une remorque à essieu central ou une remorque à timon d'attelage rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule à moteur comprend la masse maximale transférée vers le véhicule tracteur par l'attelage.
- 2.2.3. Dans le cas d'une semi-remorque, d'une remorque à essieu central ou d'une remorque à timon d'attelage rigide, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule correspond à la masse maximale transmise au sol par les roues d'un essieu ou un groupe d'essieux attelés au véhicule tracteur.
- 2.2.4. Dans le cas d'un dolly, la masse maximale à considérer pour classer le véhicule comprend la masse maximale de la semi-remorque supportée par la sellette d'attelage.
- 2.3. Dispositifs spéciaux
- 2.3.1. Les véhicules essentiellement équipés de dispositifs fixes tels que des machines ou des appareils sont considérés comme appartenant à la catégorie N ou O.
- 2.4. Unités
- 2.4.1. Sauf indication contraire, toute unité de mesure et tout symbole associé est conforme aux dispositions de la directive 80/181/CEE du Conseil ⁽¹⁾.

3. Classification dans les catégories de véhicules

- 3.1. Le constructeur est responsable de la classification d'un type de véhicule dans une catégorie spécifique.

À cette fin, le respect de tous les critères pertinents décrits dans la présente annexe est requis.

- 3.2. L'autorité compétente en matière de réception peut demander au constructeur des informations supplémentaires appropriées dans le but de démontrer qu'un type de véhicule doit être classé dans la catégorie des véhicules à usage spécial dans le groupe spécial ("code SG").

PARTIE A

Critères pour la classification des véhicules

1. Catégories de véhicules

Aux fins de la réception par type européenne et nationale, ainsi qu'aux fins de la réception individuelle, les véhicules sont classés selon la classification suivante:

(Il est entendu que la réception ne peut être octroyée qu'aux catégories visées aux points 1.1.1 à 1.1.3, 1.2.1 à 1.2.3 et 1.3.1 à 1.3.4).

- 1.1. Catégorie M Véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages.
- 1.1.1. Catégorie M₁ Véhicules de la catégorie M, ne comportant pas plus de huit places assises outre le siège du conducteur.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₁ ne doivent pas avoir d'espace pour les passagers debout.

Le nombre de places assises peut se limiter à une seule (c'est-à-dire la place du conducteur).

⁽¹⁾ JO L 39 du 15.2.1980, p. 40.

- 1.1.2. Catégorie M₂ Véhicules de la catégorie M, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale n'excédant pas 5 tonnes.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₂ peuvent comporter, outre les places assises, un espace pour des passagers debout.

- 1.1.3. Catégorie M₃ Véhicules de la catégorie M, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale excédant 5 tonnes.

Les véhicules appartenant à la catégorie M₃ peuvent comporter un espace pour des passagers debout.

- 1.2. Catégorie N Véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises.

- 1.2.1. Catégorie N₁ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale n'excédant pas 3,5 tonnes.

- 1.2.2. Catégorie N₂ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 12 tonnes.

- 1.2.3. Catégorie N₃ Véhicules de la catégorie N ayant une masse maximale excédant 12 tonnes.

- 1.3. Catégorie O Remorques conçues et construites pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes.

- 1.3.1. Catégorie O₁ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale n'excédant pas 0,75 tonne.

- 1.3.2. Catégorie O₂ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 0,75 tonne, mais n'excédant pas 3,5 tonnes.

- 1.3.3. Catégorie O₃ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 10 tonnes.

- 1.3.4. Catégorie O₄ Véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 10 tonnes.

2. Sous-catégories de véhicules

2.1. Véhicules hors route

Par "véhicule hors route" on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N et qui présente des caractéristiques techniques spécifiques permettant son utilisation en dehors des routes normales.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicules.

Les critères pour la classification dans la sous-catégorie de véhicules hors route sont définis dans la section 4 de la partie A de la présente annexe.

2.2. Véhicules à usage spécial

- 2.2.1. Par "véhicule à usage spécial", on entend un véhicule de la catégorie M, N ou O ayant des caractéristiques techniques spécifiques lui permettant de remplir une fonction qui requiert des adaptations et/ou des équipements spéciaux.

Pour les véhicules incomplets qui sont destinés à rentrer dans la catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de cette catégorie de véhicule.

Les divers types de véhicules à usage spécial sont définis et énumérés à la section 5.

2.3. Véhicule hors route à usage spécial

- 2.3.1. Par "véhicule hors route à usage spécial", on entend un véhicule qui appartient soit à la catégorie M soit à la catégorie N et qui présente les caractéristiques techniques spécifiques visées aux points 2.1 et 2.2.

Pour ces catégories de véhicules, la lettre "G" est ajoutée comme suffixe à la lettre et au numéro d'identification de la catégorie de véhicule.

En outre, pour les véhicules incomplets qui sont destinés à rentrer dans la sous-catégorie des véhicules à usage spécial, la lettre "S" est ajoutée comme second suffixe.

- 3. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N**
- 3.1. La classification d'un type de véhicule dans la catégorie N se fonde sur les caractéristiques techniques du véhicule visées aux points 3.2 à 3.6.
- 3.2. En principe, le ou les compartiments où se trouvent toutes les places assises sont complètement séparés de la zone de chargement.
- 3.3. Par dérogation aux exigences du point 3.2, des personnes et marchandises peuvent être transportées dans le même compartiment à condition que la zone de chargement soit équipée de dispositifs de protection conçus pour protéger les passagers contre le déplacement de la cargaison pendant la conduite, notamment en cas de freinage brusque et d'embarquée.
- 3.4. Les dispositifs de protection – dispositifs d'arrimage – destinés à protéger la cargaison comme prévu au point 3.3, ainsi que les systèmes de cloisonnement, destinés aux véhicules n'excédant pas 7,5 tonnes, sont conçus conformément aux dispositions des sections 3 et 4 de la norme ISO 27956: 2009 "Véhicules routiers - Arrimage des charges à bord des camionnettes de livraison - Exigences et méthodes d'essai".
- 3.4.1. Les exigences visées au point 3.4 peuvent être vérifiées par une déclaration de conformité fournie par le constructeur.
- 3.4.2. Comme alternative aux exigences du point 3.4, le constructeur peut démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception, que le niveau de protection des dispositifs de sécurité montés est équivalent à celui prévu dans la norme visée.
- 3.5. Le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur, n'est pas supérieur à:
- a) 6 dans le cas des véhicules de la catégorie N₁;
 - b) 8 dans le cas de véhicules de la catégorie N₂ ou N₃.
- 3.6. Les véhicules présentent une capacité de transport de marchandises égale ou supérieure à la capacité de transport de passagers exprimée en kg.
- 3.6.1. À cette fin, les équations suivantes sont respectées dans toutes les configurations, notamment lorsque toutes les places assises sont occupées:
- a) lorsque $N = 0$:
$$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
 - b) lorsque $0 < N \leq 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
 - c) lorsque $N > 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- où les lettres ont la signification suivante:
- "P" est la masse en charge maximale techniquement admissible;
- "M" est la masse en ordre de marche;
- "N" est le nombre de places assises, à l'exclusion du siège du conducteur.
- 3.6.2. La masse de l'équipement monté sur le véhicule en vue de contenir des marchandises (par exemple, citerne, carrosserie, etc.), de manipuler des marchandises (par exemple, grue, élévateur, etc.) et de protéger des marchandises (par exemple, dispositifs de protection des charges) est comprise dans M.
- La masse de l'équipement qui n'est pas destiné à l'usage susvisé (tel que compresseur, treuil, générateur électrique, matériel de radiodiffusion, etc.) n'est pas comprise dans M aux fins de l'application de la formule susmentionnée.
- 3.7. Le respect des prescriptions visées aux points 3.2 à 3.6 est requis pour toutes les variantes et versions d'un type de véhicule.
- 3.8. Critères pour la classification des véhicules dans la catégorie N₁

3.8.1. Un véhicule est classé dans la catégorie N_1 lorsque tous les critères requis sont remplis.

Lorsqu'au moins un des critères n'est pas rempli, le véhicule est classé dans la catégorie M_1 .

3.8.2. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, le respect des critères définis aux points 3.8.2.1 à 3.8.2.3.5 est requis pour la classification des véhicules dans lesquels une seule unité comprend le compartiment où se trouve le conducteur et la charge (à savoir, la carrosserie "BB").

3.8.2.1. Le fait qu'une paroi ou un cloisonnement, complet ou partiel, soit dressé entre une rangée de sièges et la zone de chargement n'exempt pas de l'obligation de respecter les critères requis.

3.8.2.2. Les critères sont les suivants:

a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon ou une porte latérale conçue et construite à cet effet;

b) dans le cas d'une porte arrière ou d'un hayon, l'ouverture de chargement doit satisfaire aux exigences suivantes:

i) dans le cas d'un véhicule équipé d'une seule rangée de sièges ou du siège conducteur uniquement, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 600 mm;

ii) dans le cas d'un véhicule équipé d'au moins deux rangées de sièges, la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm²;

c) La zone de cargaison doit remplir les conditions suivantes:

Par "*zone de cargaison*" on entend la partie du véhicule située derrière la ou les rangées de sièges ou derrière le siège conducteur lorsque le véhicule n'est équipé que d'un siège conducteur;

i) la surface de chargement de la zone de cargaison est généralement plate;

ii) lorsque le véhicule est équipé d'une seule rangée de sièges ou seulement d'un siège conducteur, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement;

iii) lorsque le véhicule est équipé d'au moins deux rangées de sièges, la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 30 % de l'empattement;

lorsque les sièges de la dernière rangée peuvent être aisément retirés du véhicule sans outils spéciaux, les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées pour tous les sièges installés dans le véhicule;

iv) les prescriptions concernant la longueur de la zone de cargaison doivent être respectées lorsque les sièges de la première ou dernière rangée, selon le cas, sont redressés dans leur position normale d'utilisation par les occupants du véhicule.

3.8.2.3. Conditions spécifiques de mesure

3.8.2.3.1. Définitions

a) Par "*hauteur de l'ouverture de chargement*" on entend la distance verticale entre deux plans horizontaux touchant respectivement le point le plus haut de la partie inférieure de la porte et le point le plus bas de la partie supérieure de la porte;

b) Par "*surface de l'ouverture de chargement*" on entend la surface la plus grande de la projection orthogonale sur un plan vertical, perpendiculaire à l'axe du véhicule, de l'ouverture maximale permise lorsque la ou les portes arrière ou le hayon sont grand ouverts;

c) Par "*empattement*" on entend, aux fins de l'application de la formule aux points 3.8.2.2 et 3.8.3.1, la distance entre:

i) l'axe de l'essieu avant et l'axe du second essieu dans le cas d'un véhicule à deux essieux, ou

ii) l'axe de l'essieu avant et l'axe d'un essieu virtuel situé à une distance égale des deuxième et troisième essieux dans le cas d'un véhicule à trois essieux.

3.8.2.3.2. Réglage du siège

- a) les sièges sont réglés dans leur position arrière extrême;
- b) le dossier, s'il est réglable, est réglé de façon à recevoir la machine tridimensionnelle point H à un angle de torse de 25 degrés;
- c) le dossier, s'il n'est pas réglable, reste dans la position prévue par le constructeur du véhicule;
- d) lorsque le siège est réglable en hauteur, il est réglé à sa position la plus basse.

3.8.2.3.3. Conditions relatives au véhicule

- a) le véhicule est dans un état de chargement correspondant à sa masse maximale;
- b) les roues du véhicule sont orientées vers l'avant en ligne droite.

3.8.2.3.4. Les prescriptions du point 3.8.2.3.2 ne s'appliquent pas lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement.

3.8.2.3.5. Mesure de la longueur de la zone de cargaison

- a) Lorsque le véhicule n'est pas équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière le plus extérieur du haut du dossier jusqu'au plan intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;
- b) lorsque le véhicule est équipé d'une paroi ou d'un cloisonnement, la longueur est mesurée depuis un plan vertical tangent au point arrière le plus extérieur du cloisonnement ou de la paroi jusqu'au plan intérieur arrière ou à la porte ou au hayon, en position fermée;
- c) les prescriptions concernant la longueur doivent être respectées au moins sur une ligne horizontale située dans le plan vertical longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

3.8.3. Outre les critères généraux visés aux points 3.2 à 3.6, les critères définis aux points 3.8.3.1 à 3.8.3.4 doivent être respectés pour la classification des véhicules dans lesquels l'habitacle accueillant le conducteur et la charge ne se trouvent pas dans une seule unité (par exemple, la carrosserie "BE").

3.8.3.1. Lorsque le véhicule est équipé d'une carrosserie de type caisson, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) le chargement des marchandises peut s'effectuer par une porte arrière, un hayon, un panneau ou tout autre moyen;
- b) la hauteur minimale de l'ouverture de chargement est d'au moins 800 mm et l'ouverture présente une surface d'au moins 12 800 cm²;
- c) la longueur minimale de la zone de cargaison représente au moins 40 % de l'empattement.

3.8.3.2. Lorsque le véhicule est muni d'une zone de cargaison de type ouvert, seules les dispositions visées aux points a) et c) du point 3.8.3.1. s'appliquent.

3.8.3.3. Pour l'application des dispositions visées au point 3.8.3, les définitions du point 3.8.2 s'appliquent mutatis mutandis.

3.8.3.4. Néanmoins, les prescriptions concernant la longueur doivent être respectées sur une ligne horizontale située dans le plan vertical longitudinal passant par l'axe du véhicule, au niveau du plancher de chargement.

4. Critères pour la classification des véhicules dans la sous-catégorie des véhicules hors route

4.1. Les véhicules M₁ or N₁ sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont simultanément aux conditions suivantes:

- a) être pourvus au moins d'un essieu avant et au moins d'un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
- b) être pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
- c) être capable de gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
- d) remplir cinq des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 20 degrés,

- iii) angle de rampe minimal de 20 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 millimètres,
 - v) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale entre les essieux de 200 millimètres.
- 4.2. Les véhicules appartenant à la catégorie M₂, N₂ ou M₃ dont la masse maximale n'excède pas 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont à la condition indiquée au point a) ou aux deux conditions indiquées aux points b) et c):
- a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non,
 - b) i) au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
iii) ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
 - c) ils satisfont au moins à cinq des six conditions suivantes si leur masse maximale n'excède pas 7,5 tonnes et au moins à quatre d'entre elles si leur masse maximale excède 7,5 tonnes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - iii) angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 millimètres,
 - v) garde au sol minimale entre les essieux de 300 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 millimètres.
- 4.3. Les véhicules appartenant à la catégorie M₂ ou N₃ dont la masse maximale excède 12 tonnes sont classés dans la sous-catégorie des véhicules hors route s'ils satisfont à la condition indiquée au point a) ou aux deux conditions indiquées aux points b) et c):
- a) tous leurs essieux sont simultanément moteurs, que la motricité d'un ou de plusieurs essieux puisse être débrayée ou non,
 - b) i) au moins la moitié des essieux (ou deux essieux sur trois dans le cas d'un véhicule à trois essieux et mutatis mutandis dans le cas d'un véhicule à cinq essieux) sont conçus pour être simultanément moteurs, que la motricité d'un essieu puisse être débrayée ou non,
ii) ils sont pourvus d'au moins un mécanisme de blocage du différentiel ou d'un mécanisme assurant une fonction similaire,
iii) ils peuvent gravir une pente de 25 % calculée pour un véhicule sans remorque,
 - c) ils remplissent au moins quatre des six conditions suivantes:
 - i) angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - ii) angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - iii) angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - iv) garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 millimètres,
 - v) garde au sol minimale entre les essieux de 300 millimètres,
 - vi) garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 millimètres.
- 4.4. La procédure de vérification du respect des dispositions géométriques visées dans cette partie est définie à l'appendice 1.

5. Véhicules à usage spécial

	Nom	Code	Définition
5.1.	Autocaravane	SA	un véhicule de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants: a) des sièges et une table, b) des couchettes obtenues en convertissant les sièges, c) un coin cuisine, d) des espaces de rangement. Ces équipements doivent être inamovibles. Toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable.
5.2.	Véhicule blindé	SB	un véhicule destiné à la protection des passagers et/ou des marchandises transportées muni de blindage pare-balles.
5.3.	Ambulance	SC	un véhicule de la catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin. L'espace réservé aux patients est conforme aux spécifications techniques de la norme EN 1789: 2007 relative aux "Véhicules de transports sanitaires et leurs équipements – ambulances routières", à l'exception de la section 6.5 "Liste d'équipements".
5.4.	Corbillard	SD	un véhicule de la catégorie M destiné au transport des défunts et spécialement équipé à cette fin.
5.5.	Véhicule accessible en fauteuil roulant	SH	un véhicule de catégorie M ₁ construit ou modifié spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant.
5.6.	Caravane	SE	un véhicule de la catégorie O telle que définie au point 3.2.1.3 de la norme ISO 3833: 1977.
5.7.	Grue mobile	SF	un véhicule de la catégorie N ₃ non équipé pour le transport de marchandises et muni d'une grue dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm.
5.8.	Groupe spécial	SG	un véhicule à usage spécial qui n'entre dans aucune des définitions mentionnées dans la présente section.
5.9.	Dolly	SJ	un véhicule de la catégorie O équipé d'une sellette d'attelage pour supporter une semi-remorque en vue de convertir cette dernière en une remorque.
5.10.	Remorque de transport de cargaison exceptionnelle	SK	un véhicule de la catégorie O ₄ destiné au transport de chargements indivisibles faisant l'objet de restrictions en matière de vitesse et de trafic en raison de ses dimensions. Ce terme recouvre également les remorques modulaires hydrauliques quel que soit le nombre de modules.

6. Observations

- 6.1. La réception n'est pas accordée aux engins suivants:
- les dolly tels que définis à la section 5 de la partie A de la présente annexe;
 - les remorques à timon d'attelage rigide telles que définies à la section 4 de la partie C de la présente annexe;
 - les remorques qui, lorsqu'elles circulent sur la route, peuvent transporter des personnes.
- 6.2. Le paragraphe 6.1 ne préjuge pas des dispositions de l'article 23 relatives à la réception nationale par type des véhicules produits en petites séries.

PARTIE B

Critères pour les types de véhicules, les variantes et les versions

1. Catégorie M₁

1.1. Type de véhicule

- 1.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante.

cette disposition s'applique mutatis mutandis aux véhicules dont la carrosserie est boulonnée ou soudée à un cadre distinct;

- c) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

1.1.2. Par dérogation aux exigences du point 1.1.1. b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, une limousine ou un coupé), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. La preuve en est apportée par le constructeur.

1.1.3. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

1.2. Variante

1.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini à la section 1 de la partie C lorsque le constructeur utilise le critère du point 1.1.2;
- b) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
- i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L4, V6 ou autre);
- c) le nombre d'essieux;
- d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
- e) le nombre d'essieux directeurs;
- f) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet).

1.3. Version

1.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
- c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
- d) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- e) le nombre maximal de places assises;
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);
- h) les émissions de CO₂ combinées, conditions mixtes ou pondérées;
- i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);
- j) la consommation de carburant en conditions mixtes, conditions mixtes ou pondérée;
- k) l'existence d'un ensemble unique de technologies innovantes, aux termes de l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

2. Catégories M₂ et M₃

2.1. Type de véhicule

2.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
- b) la catégorie;
- c) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
- d) Le nombre d'étages (véhicule à un ou deux étages);
- e) le nombre de sections (rigides/articulées);
- f) le nombre d'essieux;
- g) le mode d'alimentation en énergie (embarqué ou non embarqué);
- h) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.

2.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

2.2. Variante

2.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) le type de carrosserie défini à la section 2 de la partie C;
- b) la classe ou combinaison de classes de véhicules telle que définie au point 2.1.1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE (uniquement dans le cas de véhicules complets et complétés);
- c) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
- d) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);

2.3. Version

2.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la capacité ou l'incapacité d'un véhicule à tracter une remorque;
- c) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
- d) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
- e) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

3. Catégorie N₁

3.1. Type de véhicule

3.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la conception et l'assemblage des pièces essentielles de la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
 - c) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis dans le cas d'une structure non autoportante;
 - d) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 3.1.2. Par dérogation aux exigences du point 3.1.1 b), lorsque le constructeur utilise la partie plancher de la structure de la carrosserie ainsi que les éléments constitutifs essentiels formant la partie avant de la structure de la carrosserie située directement devant le pare-brise, dans la construction de différents types de carrosserie (par exemple, camionnette et châssis-cabine, différents empattements et différentes hauteurs de toit), ces véhicules peuvent être considérés comme appartenant au même type. La preuve en est apportée par le constructeur.
- 3.1.3. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:
- a) le nombre de portes latérales ou le type de carrosserie tel que défini à la section 3 de la partie C (pour les véhicules complets et complétés) lorsque le constructeur utilise le critère du point 3.1.2;
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);
 - d) le nombre d'essieux;
 - e) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
 - f) le nombre d'essieux directeurs;
- 3.3. Version
- 3.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
 - b) la cylindrée dans le cas de moteurs à combustion interne;
 - c) la puissance de sortie maximale du moteur ou la puissance nominale continue maximale (moteur électrique);
 - d) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
 - e) le nombre maximal de places assises;
 - f) le niveau sonore du véhicule en marche;
 - g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro 5, Euro 6 ou autre);
 - h) les émissions de CO₂ combinées, conditions mixtes ou pondérées;
 - i) la consommation d'énergie électrique (pondérée, conditions mixtes);
 - j) la consommation de carburant en conditions mixtes, conditions mixtes ou pondérée.
4. **Catégories N₂ et N₃**
- 4.1. Type de véhicule
- 4.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques essentielles suivantes:
- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
 - b) la catégorie;
 - c) la conception et la construction du châssis communes à une ligne de produits;
 - d) le nombre d'essieux;
 - e) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 4.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.

4.2. Variante

4.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:

- a) la structure de la carrosserie ou le type de carrosserie visé à la section 3 de la partie C et à l'appendice 2 (uniquement pour véhicules complets et complétés);
- b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
- c) le moteur concernant les caractéristiques de construction suivantes:
 - i) type d'alimentation en énergie (moteur à combustion interne, moteur électrique ou autre);
 - ii) le principe de fonctionnement (allumage commandé, allumage par compression ou autre);
 - iii) le nombre et la disposition des cylindres dans le cas d'un moteur à combustion interne (L6, V8 ou autre);
- d) le nombre et l'interconnexion des essieux moteurs;
- e) le nombre d'essieux directeurs;

4.3. Version

4.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) la capacité ou l'incapacité à tracter une remorque comme suit:
 - i) une remorque non freinée;
 - ii) une remorque équipée d'un système de freinage par inertie, tel que défini au point 2.12 du règlement n° 13 de la CEE-ONU;
 - iii) une remorque équipée d'un système de freinage continu ou semi-continu, tel que défini aux points 2.9 et 2.10 du règlement n° 13 de la CEE-ONU;
 - iv) une remorque de la catégorie O₄ qui donne une masse maximale de l'ensemble n'excédant pas 44 tonnes;
 - v) une remorque de la catégorie O₄ qui donne une masse maximale de l'ensemble excédant 44 tonnes;
- c) la cylindrée du moteur;
- d) la puissance de sortie maximale du moteur;
- e) la nature du combustible (essence, diesel, GPL, bi-carburant ou autre);
- f) le niveau sonore du véhicule en marche;
- g) le niveau des émissions d'échappement (par exemple, Euro IV, Euro V ou autre);

5. Catégories O₁ et O₂

5.1. Type de véhicule

5.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) le nom de la société du constructeur.

Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;

- b) la catégorie;
- c) le concept tel que défini à la section 4 de la partie C;

- d) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas d'une structure autoportante;
 - e) le nombre d'essieux;
 - f) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 5.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction suivantes:
- a) le type de carrosserie visé à l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le type de système de freinage (par exemple non freiné/par inertie/commandé).
- 5.3. Version
- 5.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
 - b) le concept de suspension (suspension pneumatique, suspension métallique ou suspension en caoutchouc, barre de torsion ou autre);
 - c) le concept de timon (triangle, tube ou autre).
6. **Catégories O₃ et O₄**
- 6.1. Type de véhicule
- 6.1.1. On entend par "type de véhicule" des véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:
- a) le nom de la société du constructeur.
Une modification de la forme juridique de la propriété de la société ne requiert pas l'octroi d'une nouvelle réception;
 - b) la catégorie;
 - c) le concept de remorque par rapport aux définitions de la section 4 de la partie C;
 - d) les caractéristiques essentielles suivantes de construction et de conception:
 - i) la conception et la construction des éléments essentiels formant le châssis;
 - ii) la conception et la construction des éléments essentiels formant la structure de la carrosserie dans le cas de remorques munies d'une structure autoportante;
 - e) le nombre d'essieux;
 - f) dans le cas de véhicules construits en plusieurs étapes, le constructeur et le type du véhicule de l'étape antérieure.
- 6.1.2. Un type se compose d'au moins une variante et une version.
- 6.2. Variantes
- 6.2.1. On entend par "variante" à l'intérieur d'un type de véhicule les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques de construction et de conception suivantes:
- a) le type de carrosserie visé à l'appendice 2 (pour les véhicules complets et complétés);
 - b) le stade d'achèvement (par exemple, complet/incomplet);
 - c) le concept de suspension (suspension pneumatique, suspension métallique ou suspension en caoutchouc).
 - d) les caractéristiques techniques suivantes:
 - i) la nature extensible ou non du châssis;
 - ii) la hauteur de la plateforme (normale, surbaissée, à moitié surbaissé, etc.).

6.3. Versions

6.3.1. On entend par "version" à l'intérieur d'une variante les véhicules ayant en commun toutes les caractéristiques suivantes:

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible;
- b) les subdivisions ou ensembles de subdivisions visés aux points 3.2 et 3.3 de l'annexe I de la directive 96/53/CE auxquels appartient l'écartement des essieux entre deux essieux consécutifs forment un groupe;
- c) La définition des essieux en ce qui concerne les points suivants:
 - i) essieux relevables (nombre et emplacement),
 - ii) essieux chargeables (nombre et emplacement),
 - iii) essieux directeurs (nombre et emplacement).

7. Prescriptions communes pour toutes les catégories de véhicules

7.1. Lorsqu'un véhicule appartient à plusieurs catégories du fait de sa masse maximale et/ou du nombre de places assises, le constructeur peut choisir d'utiliser les critères de l'une ou l'autre catégorie de véhicules pour la définition des variantes et des versions.

7.1.1. Par exemple:

- a) un véhicule "A" peut être réceptionné en tant que véhicule de catégorie N₁ (3,5 tonnes) et N₂ (4,2 tonnes) par rapport à sa masse maximale. Dans ce cas, les paramètres mentionnés dans la catégorie N₁ peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie N₂ (ou vice versa);
- b) un véhicule "B" peut être réceptionné en tant que véhicule des catégories M₁ et M₂ par rapport au nombre de places assises (7+1 ou 10+1). Les paramètres mentionnés dans la catégorie M₁ peuvent également être utilisés pour le véhicule appartenant à la catégorie M₂ (ou vice versa).

7.2. Un véhicule de catégorie N peut être réceptionné en fonction des dispositions requises pour la catégorie M₁ ou M₂, selon le cas, lorsqu'il est prévu de le convertir en véhicule de cette catégorie à l'étape suivante d'une procédure de réception par type multiétape.

7.2.1. Cette option n'est permise que pour les véhicules incomplets.

Ces véhicules sont identifiés par un code de variante précis fourni par le constructeur du véhicule de base.

7.3. Désignations du type, de la variante et de la version

7.3.1. Le constructeur attribue à chaque type, variante et version de véhicule un code alphanumérique composé de caractères latins et/ou de chiffres arabes.

L'usage de parenthèses et de traits d'union est permis dans la mesure où ils ne remplacent pas une lettre ou un chiffre.

7.3.2. L'intégralité du code est désignée comme suit: Type-Variante-Version ou "TVV".

7.3.3. Le TVV identifie de façon claire et sans équivoque une combinaison unique de caractéristiques techniques par rapport aux critères définis à la partie B de la présente annexe.

7.3.4. Un même constructeur peut utiliser le même code afin de définir un type de véhicule lorsque ce dernier tombe dans deux ou plusieurs catégories.

7.3.5. Un même constructeur ne peut utiliser le même code pour définir un type de véhicule pour plus d'une réception par type dans la même catégorie de véhicule.

7.4. Nombre de caractères pour le TVV

7.4.1. Le nombre de caractères n'excède pas:

- a) 15 pour le code du type de véhicule;
- b) 25 pour le code d'une variante;
- c) 35 pour le code d'une version;

7.4.2. Le "TVV" alphanumérique complet ne contient pas plus de 75 caractères.

7.4.3. Lorsque le TVV est utilisé dans son intégralité, un espace est inséré entre le type, la variante et la version.

Exemple de TVV: 159AF[...espace]0054[...espace]977K(BE).

PARTIE C

Définitions des types de carrosserie**0. Général**

- 0.1. Le type de carrosserie visé à la section 9 de l'annexe I et à la partie 1 de l'annexe III, ainsi que le code de carrosserie visé au point 38 de l'annexe IX est indiqué par codification.

La liste des codes s'applique avant tout aux véhicules complets et complétés.

- 0.2. En ce qui concerne les véhicules de la catégorie M, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux sections 1 et 2.
- 0.3. En ce qui concerne les véhicules des catégories N et O, le code du type de carrosserie se compose de deux lettres, comme précisé aux sections 3 et 4.
- 0.4. Si nécessaire (notamment pour les types de carrosserie visés respectivement aux points 3.1 et 3.6 et aux points 4.1 à 4.4), ils sont complétés de deux chiffres.
- 0.4.1. La liste des chiffres figure à l'appendice 2 de la présente annexe.
- 0.5. Pour les véhicules à usage spécial, le code du type de carrosserie à utiliser est relié à la catégorie de véhicule.

1. Véhicules appartenant à la catégorie M₁

Réf.	Code	Nom	Définition
1.1.	AA	Berline	Un véhicule défini au point 3.1.1.1 de la norme ISO 3833-1977 comportant au moins quatre fenêtres latérales.
1.2.	AB	Voiture à hayon arrière	une berline telle que définie sous 1.1 dotée d'un hayon à l'arrière du véhicule.
1.3.	AC	Break (familiale)	un véhicule défini au point 3.1.1.4 de la norme ISO 3833-1977.
1.4.	AD	Coupé	un véhicule défini au point 3.1.1.5 de la norme ISO 3833-1977.
1.5.	AE	Cabriolet	un véhicule défini au point 3.1.1.6 de la norme ISO 3833-1977. Un cabriolet peut toutefois ne pas avoir de porte.
1.6.	AF	Véhicule à usages multiples	un véhicule autre que ceux visés sous AG et sous AA à AE et destiné au transport de personnes et de leurs bagages ou, occasionnellement, des marchandises, dans un compartiment unique.
1.7.	AG	Break (commercial)	un véhicule défini au point 3.1.1.4.1 de la norme ISO 3833-1977. Le compartiment à bagage doit toutefois être entièrement séparé de l'habitacle. En outre, il n'est pas nécessaire que le point de référence de la position du siège du conducteur soit à au moins 750 mm au-dessus de la surface d'appui du véhicule.

2. Véhicules appartenant à la catégorie M₂ ou M₃

Réf.	Code	Nom	Définition
2.1.	CA	Véhicule sans impériale	un véhicule dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés sur un seul niveau ou de telle sorte qu'ils ne constituent pas deux niveaux superposés;
2.2.	CB	Véhicule à impériale	un véhicule défini au point 2.1.6 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE;
2.3.	CC	Véhicule sans impériale articulé	un véhicule défini au point 2.1.3 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, sans impériale;
2.4.	CD	Véhicule à impériale articulé	un véhicule défini au point 2.1.3.1 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE;

Réf.	Code	Nom	Définition
2.5.	CE	Véhicule surbaissé sans impériale	un véhicule défini au point 2.1.4 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, sans impériale;
2.6.	CF	Véhicule surbaissé à impériale	un véhicule défini au point 2.1.4 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE, à impériale;
2.7.	CG	Véhicule articulé surbaissé sans impériale	un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des entrées 2.3 et 2.5;
2.8.	CH	Véhicule articulé surbaissé à impériale	un véhicule qui combine les caractéristiques techniques des entrées 2.4 et 2.6;
2.9.	CI	Véhicule sans impériale à toit ouvert	un véhicule à toit partiel ou sans toit;
2.10.	CJ	Véhicule à impériale à toit ouvert	un véhicule sans toit sur tout ou partie de son impériale;
2.11.	CX	Châssis d'autobus	un véhicule incomplet uniquement muni de longerons de cadre de châssis ou d'un faisceau tubulaire, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie, et adapté aux besoins du transporteur.

3. Véhicules à moteur de la catégorie N₁, N₂ ou N₃

Réf.	Code	Nom	Définition
3.1.	BA	Camion	un véhicule conçu et construit exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises. Il peut aussi tracter une remorque.
3.2.	BB	Camionnette	un camion dont le compartiment du conducteur et la zone de cargaison se trouvent dans une seule unité;
3.3.	BC	Unité de traction pour semi-remorque	un véhicule de traction conçu et construit exclusivement ou principalement pour tracter des semi-remorques;
3.4.	BD	Tracteur routier	un véhicule de traction conçu et construit exclusivement ou principalement pour tracter des remorques autres que des semi-remorques;
3.5.	BE	Camion pick-up	un véhicule dont la masse maximale n'excède pas 3 500 kg et dans lequel les places assises et la zone de cargaison ne se trouvent pas dans un compartiment unique;
3.6.	BX	Châssis-cabine ou châssis-capot	un véhicule incomplet uniquement muni d'une cabine (complète ou partielle), de longerons de cadre de châssis, d'un système de propulsion et d'essieux, destiné à être complété d'une carrosserie, et adapté aux besoins du transporteur.

4. Véhicules de la catégorie O

Réf.	Code	Nom	Définition
4.1.	DA	Semi-remorque	Une remorque conçue et construite pour être attelée à une unité de traction ou à un dolly et pour transmettre une charge verticale importante au véhicule de traction ou au dolly. L'attelage à utiliser pour un véhicule combiné comprend un pivot et une sellette d'attelage.
4.2.	DB	Remorque à timon d'attelage	une remorque munie d'au moins deux essieux, dont au moins un est un essieu directeur: a) équipé d'un dispositif d'attelage qui a une mobilité verticale (par rapport à la remorque) et b) qui transmet au véhicule de traction moins de 100 daN de charge verticale statique.

Réf.	Code	Nom	Définition
4.3.	DC	Remorque à essieu central	une remorque dont le ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule (lorsqu'il est chargé de façon uniformément répartie) de sorte que seule une faible charge statique verticale ne dépassant pas 10 % de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ou une charge de 1 000 daN (retenir la plus faible des deux), soit transmise au véhicule tracteur.
4.4.	DE	Remorque à timon d'attelage rigide	<p>une remorque équipée d'un essieu ou d'un groupe d'essieux muni d'un timon qui, en raison de sa construction, transmet au véhicule de traction une charge statique n'excédant pas 4 000 daN et qui ne rentre pas dans la définition d'une remorque à essieu central.</p> <p>L'attelage à utiliser pour un véhicule combiné ne consiste pas en un pivot et une sellette d'attelage.</p>

Appendice 1

Procédure à suivre pour vérifier si un véhicule peut être classé dans la catégorie de véhicule hors route**0. Général**

- 0.1. Aux fins de la classification d'un véhicule dans la catégorie de véhicule hors route, la procédure décrite dans le présent appendice s'applique.

1. Conditions d'essai pour les mesures géométriques

- 1.1. Les véhicules appartenant à la catégorie M1 ou N1 sont sans chargement, avec un mannequin d'homme du 50^e percentile installé sur le siège du conducteur, et avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage et roue de secours (si ces derniers sont livrés de série par le constructeur).

Le mannequin peut être remplacé par un dispositif similaire ayant la même masse.

- 1.2. Les véhicules autres que ceux visés au point 1.1 sont chargés jusqu'à leur masse en charge maximale techniquement admissible.

La répartition de la masse sur les essieux est la plus défavorable par rapport aux critères à respecter.

- 1.3. Un véhicule représentatif du type est présenté au service technique dans les conditions visées au point 1.1 ou 1.2. Le véhicule est à l'arrêt, les roues dirigées vers l'avant.

Le sol sur lequel les mesures sont effectuées est aussi plat et horizontal (inclinaison maximale de 0,5 %) que possible.

2. Mesure des angles d'attaque, de fuite et de rampe

- 2.1. L'angle d'attaque est mesuré conformément au point 6.10 de la norme ISO 612: 1978.

- 2.2. L'angle de fuite est mesuré conformément au point 6.11 de la norme ISO 612: 1978.

- 2.3. L'angle de rampe est mesuré conformément au point 6.9 de la norme ISO 612: 1978.

- 2.4. Lorsque l'angle de fuite est mesuré, les dispositifs de protection arrière contre l'encastrement qui sont ajustables en hauteur peuvent être mis dans la position supérieure.

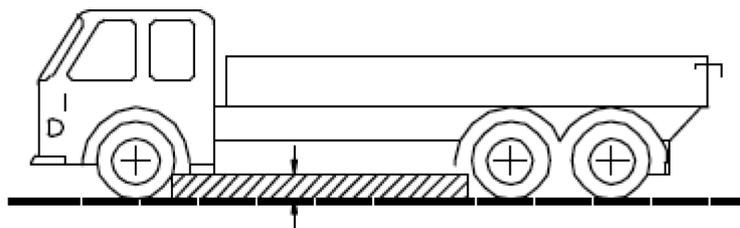
- 2.5. La prescription du point 2.4 n'est pas à interpréter comme imposant que le véhicule de base soit équipé en série d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement. Néanmoins, le constructeur du véhicule de base informe le constructeur de la prochaine étape que le véhicule doit être conforme aux prescriptions sur l'angle de fuite lorsqu'il est équipé d'un dispositif de protection arrière contre l'encastrement.

3. Mesure de la garde au sol

- 3.1. Garde au sol entre les essieux

- 3.1.1. On entend par "garde au sol entre les essieux" la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule.

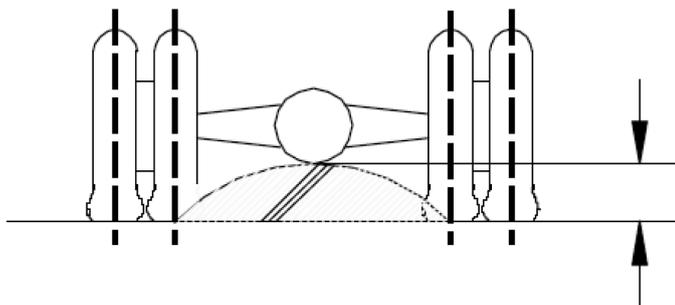
Pour l'application de la définition, il est tenu compte de la distance entre le dernier essieu d'un groupe d'essieux avant et le premier essieu d'un groupe d'essieux arrière.



3.1.2. Aucune partie rigide du véhicule ne doit déborder dans le segment hachuré du graphique.

3.2. Garde au sol sous un essieu

3.2.1. On entend par "garde au sol sous un essieu" la distance entre le point culminant de l'arc de cercle passant par le milieu de la surface de portée des roues d'un axe (roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues.



3.2.2. Le cas échéant, la mesure de la garde au sol est réalisée sur chacun des essieux d'un groupe d'essieux.

4. Capacité à gravir une pente

4.1. Par "capacité à gravir une pente" on entend la capacité d'un véhicule à gravir une pente.

4.2. Aux fins de vérifier la capacité d'un véhicule incomplet ou complet de la catégorie M₂, M₃, N₂ and N₃, il est procédé à un essai.

4.3. Cet essai est réalisé par le service technique sur un véhicule représentatif du type à soumettre à l'essai.

4.4. À la demande du constructeur et dans les conditions visées à l'annexe XVI, la capacité d'un type de véhicule à gravir une pente peut être démontrée par un essai virtuel.

5. Conditions d'essai et critères de réussite/d'échec

5.1. Jusqu'au 31 octobre 2014, les conditions énoncées à la section 7.5 de l'annexe I de la directive 97/27/CE s'appliquent.

À compter du 1^{er} novembre 2014, les conditions d'essai adoptées en vertu du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ conformément à son article 14 s'appliquent.

5.2. Le véhicule gravit la pente à une vitesse constante, sans glissement de roue, longitudinalement ou latéralement.

⁽¹⁾ JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.

Appendice 2

Chiffres utilisés pour compléter les codes à utiliser pour divers types de carrosserie

- 01 Plate-forme;
 - 02 Ridelle rabattable;
 - 03 Fourgon;
 - 04 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées et d'équipements d'isolation pour maintenir la température intérieure;
 - 05 Carrosserie aménagée au moyen de cloisons isolées mais pas d'équipements pour maintenir la température intérieure;
 - 06 Bâchés;
 - 07 Carrosserie amovible (superstructure interchangeable);
 - 08 Porte-conteneur;
 - 09 Véhicules équipés d'une grue à crochet;
 - 10 Benne basculante;
 - 11 Citerne;
 - 12 Citerne destinée au transport de marchandises dangereuses;
 - 13 Bétaillère;
 - 14 Transporteur de véhicules;
 - 15 Bétonneuse;
 - 16 Véhicule pompe à béton;
 - 17 Transporteur de bois;
 - 18 Benne à ordures ménagères;
 - 19 Balayeuse, véhicules de nettoyage et véhicules de curage de canalisations;
 - 20 Compresseur;
 - 21 Porte-bateau;
 - 22 Porte-planeur;
 - 23 Véhicules pour commerce ambulante ou exposition itinérante;
 - 24 Dépanneuse;
 - 25 Véhicule à échelle;
 - 26 Camion-grue (autre qu'une grue mobile telle que définie à la section 5 de la partie A de l'annexe II);
 - 27 Véhicule à nacelle pour travaux aériens;
 - 28 Véhicule équipé d'outils de forage;
 - 29 Remorque surbaissée;
 - 30 Transporteur de vitrage;
 - 31 Véhicules d'incendie;
 - 99 Carrosserie non incluse sur la présente liste.»
-

ANNEXE II

L'annexe IV de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre de l'annexe IV est remplacé par «**EXIGENCES AUX FINS D'UNE RÉCEPTION CE PAR TYPE DE VÉHICULES**».
- 2) À l'annexe IV, première partie, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE	JO L 103 du 23.4.1991, p. 5.					x	x	x	x	x	x	x	x»
-----	--------------------------	----------------------	------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Le titre de l'appendice de l'annexe IV est remplacé par «**Exigences auxquelles les véhicules de la catégorie M₁ produits en petites séries doivent satisfaire aux fins de la réception CE conformément à l'article 22**».

ANNEXE III

L'annexe IX de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₂ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 2) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₃ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 3) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₁ et O₂ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 4) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₃ et O₄ (véhicules complets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 5) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₂ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 6) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie N₃ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 7) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₁ et O₂ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 8) Le texte de l'entrée 31 de la «Page 2 – Véhicules de catégorie O₃ et O₄ (véhicules incomplets et complétés)» du modèle de certificat de conformité est remplacé par le texte suivant:
«31. Position du ou des essieux relevables: ...»
 - 9) Le texte des notes explicatives se rapportant à l'annexe IX est modifié comme suit:
 - a) La dernière phrase de la note explicative (a) est supprimée;
 - b) La phrase suivante est ajoutée à la note explicative (e):
«Pour une remorque à essieu central munie d'un seul essieu, indiquer la distance horizontale entre l'axe vertical de l'attelage et le centre de l'essieu.»
-

ANNEXE IV

L'annexe XI de la directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

1) À l'annexe XI, appendice 2, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) À l'annexe XI, appendice 4, la section 43 est remplacée par le texte suivant:

«43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x
-----	--------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) L'appendice 6 suivant est inséré après l'appendice 5 et avant «Légendes»:

«Appendice 6

Remorques de transport de cargaison exceptionnelle

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Remorque de catégorie O ₄
3	Réservoirs de carburant/Dispositifs de protection arrière	Directive 70/221/CEE	X
4	Plaque d'immatriculation arrière	Directive 70/222/CEE	X
5	Direction	Directive 70/311/CEE	X
9	Freinage	Directive 71/320/CEE	X
10	Parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique)	Directive 72/245/CEE	X
18	Plaques réglementaires	Directive 76/114/CEE	X
20	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse	Directive 76/756/CEE	A + N
21	Catadioptrés	Directive 76/757/CEE	X
22	Feux d'encombrement, feux de position arrière/avant/latéraux, feux stop, feux d'éclairage de jour	Directive 76/758/CEE	X
23	Indicateurs de direction	Directive 76/759/CEE	X
24	Dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	Directive 76/760/CEE	X
28	Feu brouillard arrière	Directive 77/538/CEE	X
29	Feu de marche arrière	Directive 77/539/CEE	X
36	Chauffage de l'habitacle	Directive 2001/56/CE	S.o.
42	Protection latérale	Directive 89/297/CEE	A
43	Systèmes antiprojections	Directive 91/226/CEE	A

Élément	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Remorque de catégorie O ₄
46	Pneus	Directive 92/23/CEE	I
48	Masses et dimensions	Directive 97/27/CE	X
50	Dispositifs d'attelage	Directive 94/20/CE	X
63	Règlement de sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009.	P/A»

4) Les «Légendes» sont modifiées comme suit:

a) Le point L est remplacé par le texte suivant:

«L: Application limitée aux sièges prévus pour un usage normal lorsque le véhicule circule sur une route. Les sièges arrière doivent être au moins munis d'ancrages de ceintures sous-abdominales. Les sièges non conçus pour être utilisés lorsque le véhicule circule sur route doivent être clairement signalés aux utilisateurs soit par un pictogramme, soit par un signe accompagné d'un texte approprié.»

b) Le point suivant est inséré après le point N/A:

«P/A: Le présent acte réglementaire est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini dans les mesures d'application du règlement (CE) n° 661/2009.»

c) Le point suivant est inséré après le point H:

«I: Les pneumatiques doivent être réceptionnés conformément aux prescriptions du règlement CEE-ONU n° 54, même si la vitesse maximale par construction du véhicule est inférieure à 80 km/h.

La capacité de charge peut être ajustée par rapport à la vitesse maximale par construction de la remorque, en accord avec le fabricant de pneumatiques.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 679/2011 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2011****modifiant le règlement (CE) n° 1974/2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil du 20 septembre 2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) ⁽¹⁾, et notamment son article 91,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1698/2005 institue un cadre juridique unique pour le soutien au développement rural apporté dans toute l'Union par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader). Le règlement (CE) n° 1974/2006 de la Commission ⁽²⁾ a complété ce cadre par l'introduction de modalités d'application. À la lumière de l'expérience acquise et des problèmes qui se sont posés lors de la mise en œuvre des programmes de développement rural, il est nécessaire de modifier certaines dispositions de ce règlement et d'introduire des modalités d'application supplémentaires.
- (2) Certaines opérations concernant la production d'énergie renouvelable dans les exploitations agricoles en vertu de l'article 26 du règlement (CE) n° 1698/2005 ne relèvent pas du champ d'application de l'article 42 du traité. Pour assurer le respect des règles en matière d'aides d'État dans le secteur agricole, il y a lieu d'arrêter une disposition spécifique pour les investissements dans la production d'énergie renouvelable dans les exploitations agricoles.
- (3) L'article 27, paragraphe 12, du règlement (CE) n° 1974/2006 dispose que l'adaptation d'engagements agroenvironnementaux ou concernant le bien-être des animaux peut également consister en une prolongation de la durée de l'engagement. Afin d'éviter un chevauchement avec la période de programmation suivante, cette adaptation devrait être limitée à la fin de la période de référence des primes à laquelle se réfère la demande de paiement pour 2013.
- (4) L'article 47 du règlement (CE) n° 1698/2005 prévoit que les engagements sylvoenvironnementaux doivent être pris en général pour une durée de cinq à sept ans. Pour éviter une situation dans laquelle des engagements renouvelés empiètent sur la période de programmation suivante, il convient de prévoir que les États membres peuvent autoriser la prolongation de ces engagements jusqu'à la fin de la période de référence des primes à laquelle se réfère la demande de paiement pour 2013.
- (5) En application de l'article 62, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1698/2005, au niveau décisionnel du groupe d'action locale, les partenaires économiques et sociaux ainsi que d'autres représentants de la société civile doivent représenter au moins 50 % du partenariat local. Il convient que les États membres veillent au respect de ce pourcentage minimal par les groupes d'action locale en ce qui concerne les votes également, afin d'éviter une prise de décision dominante du secteur public. En outre, il y a lieu de faire en sorte que les promoteurs de projets ne soient pas en mesure d'influencer la décision de sélection des projets. Des garanties efficaces devraient donc être mises en place pour éviter tout conflit d'intérêt lié à l'appréciation et au vote concernant les propositions de projets. La transparence du processus décisionnel devrait également être garantie par une visibilité appropriée.
- (6) L'article 38, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1974/2006 prévoit la possibilité de payer des avances pour les coûts de fonctionnement des groupes d'action locale. Il a été démontré que pour assurer les besoins en liquidités des groupes d'action locale, il était nécessaire d'étendre la possibilité de payer des avances permettant de couvrir les coûts liés à l'acquisition de compétences ainsi qu'aux actions d'animation sur le territoire visés à l'article 63, point c), du règlement (CE) n° 1698/2005.
- (7) L'article 44, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1974/2006 permet aux États membres de prendre des mesures spécifiques pour éviter que des changements mineurs de la situation d'une exploitation n'aboutisse à des résultats inappropriés eu égard aux engagements souscrits, en termes d'obligation pour le bénéficiaire de rembourser l'aide perçue lorsqu'un engagement n'est pas repris par le successeur d'une partie de l'exploitation. Pour garantir la sécurité juridique, il convient de prévoir une définition de ce qu'est un changement mineur dans les cas où la superficie de l'exploitation est réduite.
- (8) L'article 46 du règlement (CE) n° 1974/2006 prévoit une clause de révision en cas de modification des exigences minimales pour certaines mesures. Une clause de révision devrait également être prévue dans le cas où la durée des nouveaux engagements agroenvironnementaux, sylvoenvironnementaux ou en matière de bien-être animal souscrits pour une durée comprise entre cinq et sept ans est prolongée au-delà de la période de programmation en cours, afin d'éviter des incompatibilités avec le cadre juridique et politique à établir pour la période suivant la période de programmation en cours.

⁽¹⁾ JO L 277 du 21.10.2005, p. 1.⁽²⁾ JO L 368 du 23.12.2006, p. 15.

- (9) Pour clarifier l'application de l'article 52, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1974/2006, il convient de déterminer la base sur laquelle le taux de cofinancement est appliqué dans les cas d'ingénierie financière.
- (10) En ce qui concerne les fonds de garantie dans le contexte de l'ingénierie financière au titre du chapitre IV, section 1, sous-section 3, du règlement (CE) n° 1974/2006, des informations supplémentaires devraient être fournies sur le mode de calcul des dépenses admissibles de l'opération liée à ces interventions, afin de garantir l'utilisation la plus efficace des ressources de l'Union.
- (11) Tout en reconnaissant les spécificités du développement rural, liées essentiellement à la petite échelle des opérations bénéficiant d'une aide, il est nécessaire, pour optimiser l'effet de levier de l'instrument d'ingénierie financière, de clarifier la réutilisation des ressources reversées à l'opération d'ingénierie financière au cours de la période de programmation et de faire une distinction entre la réutilisation pendant la période de programmation et la réutilisation après la date finale d'admissibilité du programme de développement rural.
- (12) Compte tenu de la nature de certains investissements dans la sylviculture et du fait que les paiements pourraient, dans certains cas, être liés à la surface, il devrait être possible d'utiliser des calculs de barèmes de coûts pour remplacer le système fondé sur les factures qui est utilisé pour déterminer le niveau de soutien à la mesure visée à l'article 27 du règlement (CE) n° 1698/2005. Dès lors, il y a lieu d'adapter en conséquence l'article 53, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1974/2006.
- (13) L'article 54, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1974/2006 détermine les conditions dans lesquelles les contributions en nature peuvent être considérées comme des dépenses admissibles. Dans sa forme actuelle, l'article 54, paragraphe 1, considère que les contributions en nature ne sont admissibles que pour les opérations d'investissement. L'expérience a montré que cette condition était trop restrictive pour une mise en œuvre efficace des mesures. Il convient dès lors de prévoir que les contributions en nature peuvent être admissibles pour tous les types d'opérations.
- (14) L'article 55 du règlement (CE) n° 1974/2006 établit une série de règles aux fins de la définition des dépenses admissibles dans le cas des opérations d'investissement. Pour apporter davantage de clarté à la mise en œuvre de cet article, l'acquisition de droits au paiement devrait être explicitement exclue de l'admissibilité. Il y a lieu également de clarifier que, compte tenu de leur nature, les investissements remplaçant le potentiel de production agricole à la suite de catastrophes naturelles constituent des dépenses admissibles.
- (15) Pour accroître l'incidence des avances dans le contexte de la crise financière actuelle, en tenant dûment compte du rôle spécifique des autorités régionales dans la mise en œuvre de la politique de développement rural, il convient d'accorder également aux autorités régionales la possibilité de paiements d'avances prévue à l'article 56 du règlement (CE) n° 1974/2006.
- (16) Pour faciliter la mise en œuvre des projets d'investissement dans le contexte de la crise économique et financière actuelle, le plafond des paiements d'avances a été porté à 50 % pour les investissements en 2009 et 2010. Pour tenir compte des effets négatifs durables de la crise économique et financière, ce plafond plus élevé devrait être maintenu jusqu'à la fin de la période de programmation. Afin d'assurer la poursuite de la mise en œuvre des programmes de développement rural entre la fin 2010 et l'entrée en vigueur du présent règlement, la disposition concernée devrait être appliquée avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2011.
- (17) Il convient de prendre des mesures permettant que les garanties bancaires couvrant les paiements d'avances soient remplacées par des garanties écrites émanant des autorités publiques, afin de tenir compte de l'échelle relativement petite des projets de développement rural et de la difficulté d'obtenir ces garanties pour ce type de projets.
- (18) En vue de la meilleure utilisation des avances, il devrait incomber à l'organisme payeur compétent de déterminer quand les garanties sont libérées.
- (19) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 1974/2006 en conséquence.
- (20) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité pour le développement rural,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1974/2006 est modifié comme suit:

- 1) L'article 16 *bis* suivant est inséré:

«Article 16 bis

Aux fins de l'article 26 du règlement (CE) n° 1698/2005, lorsque des investissements sont réalisés dans la production d'énergie thermique et/ou d'électricité à partir de sources renouvelables dans les exploitations agricoles, les installations de production d'énergie renouvelable ne peuvent bénéficier d'une aide que si leur capacité de production n'est pas supérieure à l'équivalent de la consommation annuelle moyenne combinée d'énergie thermique et d'électricité dans l'exploitation agricole, en ce compris le ménage agricole.

Lorsque des investissements sont réalisés dans la production de biocarburants, au sens de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil (*), dans des exploitations agricoles, les installations de production d'énergie renouvelable ne peuvent bénéficier d'une aide que si leur capacité de production n'est pas supérieure à l'équivalent de la consommation annuelle moyenne de carburant pour les transports dans l'exploitation agricole.

(*) JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.»

- 2) À l'article 27, paragraphe 12, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'adaptation peut consister en une prolongation de la durée de l'engagement. La prolongation ne peut aller au delà de la période à laquelle se réfère la demande de paiement pour 2013.»

- 3) L'article 32 bis suivant est inséré:

«Article 32 bis

Aux fins de l'article 47 du règlement (CE) n° 1698/2005, les États membres peuvent autoriser la prolongation des engagements sylvoenvironnementaux jusqu'à la fin de la période à laquelle se réfère la demande de paiement pour 2013.»

- 4) À l'article 37, le paragraphe suivant est ajouté:

«5. Aux fins de l'article 62, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1698/2005, les décisions concernant la sélection des projets par l'organe de décision des groupes d'action locale sont prises à la suite d'un vote auquel participent les partenaires économiques et sociaux ainsi que d'autres représentants de la société civile, comme prévu à l'article 62, paragraphe 1, point b), dudit règlement, et représentent au moins 50 % des votes. En ce qui concerne le processus décisionnel relatif à la sélection des projets, des règles appropriées pour garantir la transparence et éviter des situations de conflits d'intérêt doivent être respectées.»

- 5) À l'article 38, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres peuvent, sur demande, verser une avance aux groupes d'action locale. Le montant de l'avance ne dépasse pas 20 % de l'aide publique pour les coûts visés à l'article 63, point c), du règlement (CE) n° 1698/2005, et sa liquidation est subordonnée à la constitution d'une garantie bancaire ou d'une garantie équivalente correspondant à 110 % du montant de l'avance. La garantie est libérée au plus tard à la date de clôture de la stratégie locale de développement.

L'article 24, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 65/2011 de la Commission (*) n'est pas applicable au paiement visé au premier alinéa.

(*) JO L 25 du 28.1.2011, p. 8.»

- 6) À l'article 44, paragraphe 3, l'alinéa suivant est ajouté:

«Une réduction de la superficie de l'exploitation jusqu'à concurrence de 10 % de la superficie faisant l'objet de l'engagement est considérée comme un changement mineur aux fins du premier alinéa.»

- 7) À l'article 46, le paragraphe suivant est ajouté:

«Une clause de révision est prévue à compter de 2012 pour les engagements souscrits pour une durée comprise entre cinq et sept ans, en application des articles 39, 40 et 47 du règlement (CE) n° 1698/2005, qui vont au-delà de la période de programmation en cours, afin de permettre leur adaptation au cadre juridique de la période de programmation suivante. Toutefois, les États membres peuvent décider d'introduire une telle clause de révision dès 2011. Le deuxième alinéa s'applique également au présent paragraphe.»

- 8) L'article 52 est remplacé par le texte suivant:

«Article 52

1. En ce qui concerne les actions d'ingénierie financière visées à l'article 51 du présent règlement, sont déclarées à la Commission, conformément à l'article 26, paragraphe 3, point a), du règlement (CE) n° 1290/2005, les dépenses totales supportées aux fins de la constitution des fonds ou des contributions aux fonds.

Toutefois, aux fins du versement du solde et de la clôture du programme de développement rural conformément à l'article 28 du règlement (CE) n° 1290/2005, la dépense admissible correspond au total:

- a) des paiements émanant de chacun des fonds concernés au titre d'investissements en faveur des entreprises, ou des garanties fournies, y compris tout montant engagé en tant que garantie par les fonds de garantie;
- b) des frais de gestion admissibles.

Le taux de cofinancement à appliquer correspond au taux de cofinancement de la mesure à laquelle le fonds contribue. Si le fonds contribue à plusieurs mesures avec des taux de cofinancement différents, ces taux s'appliquent au prorata des dépenses admissibles respectives.

L'écart entre la contribution du Feader effectivement payée au titre du premier alinéa et les dépenses admissibles en vertu des points a) ou b) du deuxième alinéa est apuré dans le cadre des comptes annuels de la dernière année de la mise en œuvre du programme. Ces comptes incluent les informations financières détaillées requises.

2. Lorsque le Feader cofinance des opérations comprenant des fonds de garantie pour des investissements remboursables en application de l'article 50 du présent règlement, une évaluation ex ante appropriée des pertes prévues est réalisée en tenant compte des pratiques du marché en vigueur dans le cas d'opérations similaires pour le type d'investissements et de marché concernés. L'évaluation des pertes prévues peut être réexaminée, si elle se justifie par les conditions en vigueur ultérieurement sur le marché. Les ressources engagées pour honorer les garanties reflètent cette évaluation.

3. Les ressources reversées dans le circuit opérationnel pendant la période de programmation à la suite d'investissements effectués par les fonds ou constituant des reliquats une fois qu'une garantie a été payée sont réutilisées par le fonds conformément à l'accord de financement visé à l'article 51, paragraphe 6, du présent règlement, ou apurées dans le cadre des comptes annuels. Après la date finale d'admissibilité du programme de développement rural, les ressources reversées dans le circuit opérationnel à la suite d'investissements effectués par les fonds ou constituant des reliquats une fois que toutes les garanties ont été payées sont utilisées par les États membres concernés au profit d'entreprises individuelles.

Les intérêts produits par les paiements effectués au profit des fonds par les programmes de développement rural sont utilisés conformément au premier alinéa.»

- 9) À l'article 53, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le cas échéant, les États membres peuvent établir le niveau de l'aide prévue aux articles 27, 31, 37 à 41 et 43 à 49 du règlement (CE) n° 1698/2005 sur la base des barèmes de coûts et des hypothèses standard relatives aux pertes de revenus.»

- 10) À l'article 54, paragraphe 1, la phrase d'introduction du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

«Les contributions en nature d'un bénéficiaire public ou privé, à savoir la fourniture de biens ou la prestation de services qui ne font l'objet d'aucun paiement en numéraire donnant lieu à l'émission d'une facture ou d'un document

d'une valeur probante équivalente, peuvent constituer des dépenses admissibles pour autant que les conditions suivantes soient remplies:»

- 11) À l'article 55, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Dans le cas des investissements agricoles, l'acquisition de droits de production agricole, de droits au paiement, d'animaux et de plantes annuelles, ainsi que la plantation de ces dernières, sont exclus du bénéfice des aides à l'investissement.

Les investissements concernant des opérations de simple remplacement ne constituent pas des dépenses admissibles.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de reconstituer un potentiel de production agricole endommagé par des catastrophes naturelles conformément à l'article 20, point b) vi), du règlement (CE) n° 1698/2005, les dépenses d'acquisition d'animaux et investissements concernant des opérations de remplacement peuvent être considérées comme des dépenses admissibles.»

- 12) L'article 56 est remplacé par le texte suivant:

«Article 56

1. Par dérogation à l'article 24, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 65/2011, les États membres peuvent, sur demande, verser une avance aux bénéficiaires d'un soutien à l'investissement. En ce qui concerne les bénéficiaires publics, cette avance ne peut être versée qu'aux communes et à leurs associations ainsi qu'aux autorités régionales et aux organismes de droit public.

2. Le montant de l'avance ne peut dépasser 50 % de l'aide publique à l'investissement, et sa liquidation est subordonnée à la constitution d'une garantie bancaire ou d'une garantie équivalente correspondant à 110 % du montant avancé.

Une facilité fournie comme garantie par une autorité publique est considérée comme équivalente à la garantie visée au premier alinéa, pour autant que ladite autorité s'engage à verser le montant couvert par la garantie au cas où le droit au montant avancé n'aurait pas été établi.

3. La garantie peut être libérée lorsque l'organisme payeur compétent constate que le montant des dépenses réelles correspondant à l'aide publique liée à l'investissement dépasse le montant de l'avance.»

Article 2

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

L'article 1^{er}, paragraphe 12, s'applique à compter du 1^{er} janvier 2011, en ce qui concerne l'article 56, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (CE) n° 1974/2006.

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 680/2011 DE LA COMMISSION

du 14 juillet 2011

fixant, pour 2011, des plafonds budgétaires applicables à certains régimes de soutien direct prévus par le règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct en faveur des agriculteurs dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs, modifiant les règlements (CE) n° 1290/2005, (CE) n° 247/2006 et (CE) n° 378/2007, et abrogeant le règlement (CE) n° 1782/2003 ⁽¹⁾, et notamment son article 51, paragraphe 2, premier alinéa, son article 69, paragraphe 3, son article 87, paragraphe 3, son article 123, paragraphe 1, son article 128, paragraphe 1, deuxième alinéa, son article 128, paragraphe 2, deuxième alinéa, et son article 131, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de fixer, pour 2011, les plafonds budgétaires pour chacun des paiements visés aux articles 52, 53 et 54 du règlement (CE) n° 73/2009 pour les États membres qui mettent en œuvre en 2011 le régime de paiement unique prévu au titre III dudit règlement.
- (2) Il convient de fixer, pour 2011, les plafonds budgétaires applicables aux paiements directs exclus du régime de paiement unique pour les États membres qui ont recours, en 2011, à l'option prévue à l'article 87 du règlement (CE) n° 73/2009.
- (3) Il convient de fixer, pour 2011, les plafonds budgétaires applicables au soutien spécifique prévu au chapitre 5 du titre III du règlement (CE) n° 73/2009 pour les États membres qui ont recours, en 2011, aux options prévues à l'article 69, paragraphe 1, ou à l'article 131, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 73/2009.
- (4) L'article 69, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 73/2009 limite les ressources qui peuvent être utilisées pour chacune des mesures couplées prévues à l'article 68, paragraphe 1, points a) i), ii), iii) et iv), et à l'article 68, paragraphe 1, points b) et e), à 3,5 % du plafond national visé à l'article 40 dudit règlement. Pour des raisons de clarté, il convient que la Commission publie le plafond résultant des montants notifiés par les États membres pour les mesures concernées.
- (5) En application de l'article 69, paragraphe 6, point a), du règlement (CE) n° 73/2009, les montants calculés confor-

mément à l'article 69, paragraphe 7, dudit règlement ont été fixés à l'annexe III du règlement (CE) n° 1120/2009 de la Commission du 29 octobre 2009 portant modalités d'application du régime de paiement unique prévu au titre III du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil ⁽²⁾. Pour des raisons de clarté, il convient que la Commission publie, parmi les montants notifiés par les États membres, ceux qui sont destinés à être utilisés conformément à l'article 69, paragraphe 6, point a), du règlement (CE) n° 73/2009.

- (6) Pour des raisons de clarté, il convient de publier les plafonds budgétaires du régime de paiement unique pour 2011 résultant de la déduction des plafonds établis pour les paiements visés aux articles 52, 53, 54, 68 et 87 du règlement (CE) n° 73/2009, des plafonds de l'annexe VIII dudit règlement. Le montant à déduire de l'annexe VIII précitée afin de financer le soutien spécifique prévu à l'article 68 du règlement (CE) n° 73/2009 correspond à la différence entre le montant total du soutien spécifique notifié par les États membres et les montants notifiés afin de financer le soutien spécifique conformément à l'article 69, paragraphe 6, point a), dudit règlement. Lorsqu'un État membre qui met en œuvre le régime de paiement unique décide d'octroyer le soutien visé à l'article 68, paragraphe 1, point c), il y a lieu d'inclure le montant notifié à la Commission dans le plafond prévu pour le régime de paiement unique, étant donné que ce soutien prend la forme d'une augmentation de la valeur unitaire et/ou du nombre de droits au paiement détenus par l'agriculteur.
- (7) Il convient de fixer les enveloppes financières annuelles conformément à l'article 123, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 73/2009 pour les États membres qui mettent en œuvre, en 2011, le régime de paiement unique à la surface prévu au chapitre 2 du titre V dudit règlement.
- (8) Pour des raisons de clarté, il convient de publier le montant maximal des fonds mis à disposition des États membres qui appliquent le régime de paiement unique à la surface pour l'octroi du paiement séparé pour le sucre, en 2011, au titre de l'article 126 du règlement (CE) n° 73/2009, établi sur la base de leur notification.
- (9) Pour des raisons de clarté, il convient de publier le montant maximal des fonds mis à disposition des États membres qui appliquent le régime de paiement unique à la surface pour l'octroi du paiement séparé pour les fruits et légumes, en 2011, au titre de l'article 127 du règlement (CE) n° 73/2009, établi sur la base de leur notification.

⁽¹⁾ JO L 30 du 31.1.2009, p. 16.⁽²⁾ JO L 316 du 2.12.2009, p. 1.

- (10) Il convient de publier, sur la base de leur notification, les plafonds budgétaires applicables en 2011 aux paiements transitoires pour les fruits et légumes effectués en 2011, conformément à l'article 128, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 73/2009, pour les États membres qui appliquent le régime de paiement unique à la surface.
- (11) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des paiements directs,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Les plafonds budgétaires pour 2011 visés à l'article 51, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe I du présent règlement.
2. Les plafonds budgétaires pour 2011 visés à l'article 87, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe II du présent règlement.
3. Les plafonds budgétaires pour 2011 visés à l'article 69, paragraphe 3, et à l'article 131, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe III du présent règlement.
4. Les plafonds budgétaires pour 2011 applicables au soutien prévu à l'article 68, paragraphe 1, points a) i), ii), iii) et iv), et à l'article 68, paragraphe 1, points b) et e), du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe IV du présent règlement.
5. Les montants pouvant être utilisés par les États membres conformément à l'article 69, paragraphe 6, point a), du règle-

ment (CE) n° 73/2009 afin de couvrir le soutien spécifique prévu à l'article 68, paragraphe 1, dudit règlement sont fixés à l'annexe V du présent règlement.

6. Les plafonds budgétaires pour 2011 applicables au régime de paiement unique visé au titre III du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe VI du présent règlement.

7. Les enveloppes financières annuelles pour 2011 visées à l'article 123, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixées à l'annexe VII du présent règlement.

8. Les montants maximaux des fonds mis à disposition de la République tchèque, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Roumanie et de la Slovaquie, pour l'octroi du paiement séparé pour le sucre visé à l'article 126 du règlement (CE) n° 73/2009, en 2011, sont fixés à l'annexe VIII du présent règlement.

9. Les montants maximaux des fonds mis à disposition de la République tchèque, de la Hongrie, de la Pologne et de la Slovaquie, pour l'octroi du paiement séparé pour les fruits et légumes visé à l'article 127 du règlement (CE) n° 73/2009, en 2011, sont fixés à l'annexe IX du présent règlement.

10. Les plafonds budgétaires pour 2011 visés à l'article 128, paragraphe 1, deuxième alinéa et paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 73/2009 sont fixés à l'annexe X du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième 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 14 juillet 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

Plafonds budgétaires pour les paiements directs à accorder conformément aux dispositions des articles 52, 53 et 54 du règlement (CE) n° 73/2009

Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Primes aux ovins et caprins		855					21 892		600	
Primes supplémentaires aux ovins et caprins							7 184		200	
Prime à la vache allaitante	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Complément à la prime à la vache allaitante	19 389		26 000			99	9 462			
Prime spéciale aux bovins		33 085						10 077		37 446
Prime à l'abattage, adultes			47 175				8 657			
Prime à l'abattage, veaux	6 384		560				946			
Tomates — article 54, paragraphe 1				4 017			16 667			
Fruits et légumes autres que les tomates - article 54, paragraphe 2				33 025	850					

ANNEXE II

Plafonds budgétaires pour les paiements directs à accorder conformément aux dispositions de l'article 87 du règlement (CE) n° 73/2009

Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

	Espagne	France	Italie	Pays-Bas	Portugal	Finlande
— Aide aux semences	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

ANNEXE III

Plafonds budgétaires pour le soutien spécifique prévu à l'article 68, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 73/2009
Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

État membre	
Belgique	6 389
Bulgarie	19 326
République tchèque	31 826
Danemark	15 800
Allemagne	2 000
Estonie	1 253
Irlande	25 000
Grèce	108 000
Espagne	247 865
France	456 600
Italie	316 950
Lettonie	5 130
Lituanie	9 503
Hongrie	77 290
Pays-Bas	21 965
Autriche	11 900
Pologne	40 800
Portugal	32 411
Roumanie	25 545
Slovénie	11 699
Slovaquie	11 000
Finlande	47 555
Suède	3 434
Royaume-Uni	29 800

Note: Montants notifiés par les États membres afin d'octroyer le soutien visé à l'article 68, paragraphe 1, point c), qui sont inclus dans le plafond fixé pour le régime de paiement unique.

Grèce: 30 000 milliers d'EUR.

Slovénie: 4 800 milliers d'EUR.

ANNEXE IV

Plafonds budgétaires pour le soutien spécifique prévu à l'article 68, paragraphe 1, points a), i), ii), iii) et iv), et à l'article 68, paragraphe 1, points b) et e), du règlement (CE) n° 73/2009

Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

État membre	
Belgique	6 389
Bulgarie	19 326
République tchèque	31 826
Danemark	4 300
Allemagne	2 000
Estonie	1 253
Irlande	25 000
Grèce	78 000
Espagne	178 265
France	272 600
Italie	147 950
Lettonie	5 130
Lituanie	9 503
Hongrie	46 164
Pays-Bas	14 000
Autriche	11 900
Pologne	40 800
Portugal	19 510
Roumanie	25 545
Slovénie	6 899
Slovaquie	11 000
Finlande	47 555
Suède	3 434
Royaume-Uni	29 800

ANNEXE V

Montants destinés à être utilisés par les États membres conformément à l'article 69, paragraphe 6, point a), du règlement (CE) n° 73/2009 afin de couvrir le soutien spécifique prévu à l'article 68, paragraphe 1, dudit règlement

Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

État membre	
Belgique	6 389
Danemark	15 800
Irlande	23 900
Grèce	70 000
Espagne	144 200
France	74 000
Italie	144 900
Pays-Bas	21 965
Autriche	11 900
Portugal	21 700
Slovénie	4 800
Finlande	4 762

ANNEXE VI

Plafonds budgétaires pour le régime de paiement unique
Année civile 2011*(en milliers d'EUR)*

État membre	
Belgique	508 479
Danemark	997 381
Allemagne	5 769 994
Irlande	1 339 421
Grèce	2 223 798
Espagne	4 676 132
France	7 477 752
Italie	4 048 143
Luxembourg	37 679
Malte	4 726
Pays-Bas	852 443
Autriche	676 748
Portugal	435 505
Slovénie	105 247
Finlande	521 080
Suède	724 349
Royaume-Uni	3 946 682

ANNEXE VII

Enveloppes financières annuelles pour le régime de paiement unique à la surface
Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

État membre	
Bulgarie	400 035
République tchèque	667 365
Estonie	80 656
Chypre	40 902
Lettonie	111 260
Lituanie	289 729
Hongrie	958 593
Pologne	2 280 455
Roumanie	877 278
Slovaquie	292 357

ANNEXE VIII

Montants maximaux des fonds mis à disposition des états membres pour l'octroi du paiement séparé pour le
sucre visé à l'article 126 du règlement (CE) n° 73/2009

Année civile 2011

(en milliers d'EUR)

État membre	
République tchèque	44 245
Lettonie	3 308
Lituanie	10 260
Hongrie	41 010
Pologne	159 392
Roumanie	5 051
Slovaquie	19 289

ANNEXE IX

Montants maximaux des fonds mis à disposition des états membres pour l'octroi des paiements séparés pour les fruits et légumes visé à l'article 127 du règlement (CE) n° 73/2009**Année civile 2011***(en milliers d'EUR)*

État membre	
République tchèque	414
Hongrie	4 756
Pologne	6 715
Slovaquie	690

ANNEXE X

Plafonds budgétaires pour les paiements transitoires dans le secteur des fruits et légumes visés à l'article 128 du règlement (CE) n° 73/2009**Année civile 2011***(en milliers d'EUR)*

État membre	Chypre	Roumanie	Slovaquie
Tomates — article 128, paragraphe 1		869	335
Fruits et légumes autres que les tomates — article 128, paragraphe 2	3 359		

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 681/2011 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2011****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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 d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 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 XVI, partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 15 juillet 2011.

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, 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	AL	49,0
	AR	19,4
	EC	19,4
	MK	50,0
	ZZ	34,5
0707 00 05	AR	22,0
	TR	105,8
	ZZ	63,9
0709 90 70	AR	24,9
	EC	26,5
	TR	110,5
	ZZ	54,0
0805 50 10	AR	60,9
	TR	64,0
	UY	70,0
	ZA	76,3
	ZZ	67,8
0808 10 80	AR	132,6
	BR	78,0
	CA	106,0
	CL	95,5
	CN	87,0
	EC	60,7
	NZ	111,4
	US	170,2
	ZA	95,9
	ZZ	104,1
	0808 20 50	AR
AU		75,6
CL		86,0
CN		46,2
NZ		118,4
ZA		98,6
ZZ		93,1
0809 10 00	AR	75,0
	TR	224,8
	XS	138,6
	ZZ	146,1
0809 20 95	TR	312,3
	ZZ	312,3
0809 40 05	BA	62,0
	EC	75,9
	ZZ	69,0

⁽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 D'EXÉCUTION (UE) N° 682/2011 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2011****relatif à la fixation d'un taux minimal de droits de douane pour la première adjudication partielle prévue dans le cadre de la procédure ouverte par le règlement d'exécution (UE) n° 634/2011**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union 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⁾, et notamment son article 187, en liaison avec son article 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 634/2011 de la Commission⁽²⁾ a ouvert, pour la campagne de commercialisation 2010/2011, une adjudication permanente pour les importations de sucres relevant du code NC 1701 à un taux réduit de droits de douane.
- (2) Conformément à l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 634/2011, la Commission décide, compte tenu des offres reçues en réponse à une adjudication partielle, de fixer ou non un taux minimal de droits de douane par code NC à huit chiffres.
- (3) Sur la base des offres reçues pour la première adjudication partielle, il y a lieu de fixer un taux minimal de droits de douane applicable à certains codes à huit chiffres pour les sucres relevant du code NC 1701, et de ne

fixer aucun taux minimal de droits de douane pour les autres codes à huit chiffres des sucres relevant de ce code NC.

- (4) Afin d'envoyer un signal rapide au marché et de garantir une gestion efficace de la mesure, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (5) Le comité de gestion de l'organisation commune des marchés agricoles n'a pas émis d'avis dans le délai imparti par son président,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

En ce qui concerne la première adjudication partielle prévue dans le cadre de l'adjudication ouverte par le règlement d'exécution (UE) n° 634/2011, pour laquelle le délai de soumission des offres a expiré le 13 juillet 2011, un taux minimal de droits de douane a été fixé, ou n'a pas été fixé, conformément à l'annexe du présent règlement, pour les codes à huit chiffres concernant les sucres relevant du code NC 1701.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 14 juillet 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 170 du 30.6.2011, p. 21.

ANNEXE

Taux minimal de droits de douane

(EUR/tonne)

Code NC à huit chiffres	Taux minimal de droits de douane
1	2
1701 11 10	131,11
1701 11 90	150,00
1701 12 10	X
1701 12 90	X
1701 91 00	X
1701 99 10	217,00
1701 99 90	180,00

(—) Aucun taux minimal de droits de douane fixé (toutes les offres sont rejetées).

(X) Aucune offre.

DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 14 juillet 2011

rectifiant la directive 2010/19/UE modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, en ce qui concerne la modification des annexes de la directive 2007/46/CE

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

(2011/415/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (directive cadre) ⁽¹⁾, et notamment son article 39, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Une erreur est survenue lors de l'adoption de la directive 2010/19/UE de la Commission du 9 mars 2010 modifiant la directive 91/226/CEE du Conseil et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ afin de les adapter aux progrès techniques dans le domaine des systèmes antiprojections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques. La directive 2010/19/UE a harmonisé les exigences relatives aux systèmes antiprojections pour toutes les catégories de véhicules couvertes par la directive 91/226/CEE du Conseil ⁽³⁾. En conséquence, les annexes IV et XI de la directive 2007/46/CE ont également été modifiées dans cette directive afin de les adapter aux progrès techniques. Ces annexes ayant déjà été remplacées par le règlement (CE) n° 1060/2008 de la Commission du 7 octobre 2008 remplaçant les annexes I, III, IV, VI, VII, XI et XV de la directive 2007/46/CE du Parlement européen

et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽⁴⁾ et modifiées par plusieurs règlements, leurs modifications ultérieures auraient également dû être réalisées au moyen d'un règlement. Il est donc approprié, par souci de clarté juridique, de rectifier la directive 2010/19/UE.

- (2) L'article 2 de la directive 2010/19/UE devrait donc être supprimé.
- (3) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'article 2 de la directive 2010/19/UE est supprimé.

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 72 du 20.3.2010, p. 17.

⁽³⁾ JO L 103 du 23.4.1991, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 292 du 31.10.2008, p. 1.

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 14 juillet 2011

portant approbation de certains programmes modifiés d'éradication et de surveillance de maladies animales et zoonoses pour l'année 2011 et modifiant la décision 2010/712/UE en ce qui concerne la contribution financière de l'Union à certains programmes approuvés par ladite décision

[notifiée sous le numéro C(2011) 4993]

(2011/416/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

afin d'instaurer une vaccination obligatoire contre le sérotype 8 dans certaines régions, à la suite de l'apparition de foyers de cette maladie.

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

vu la décision 2009/470/CE du Conseil du 25 mai 2009 relative à certaines dépenses dans le domaine vétérinaire⁽¹⁾, et notamment son article 27, paragraphes 5 et 6,

(5) La Slovaquie a soumis un programme de vaccination modifié pour l'éradication de la rage afin d'élargir la zone dans laquelle les appâts sont distribués, à la suite de l'apparition de la maladie dans des régions limitrophes polonaises.

considérant ce qui suit:

(1) La décision 2009/470/CE établit les modalités de la participation financière de l'Union à des programmes de lutte, d'éradication et de surveillance concernant des maladies animales et des zoonoses.

(6) La Pologne et la Finlande ont soumis des programmes modifiés d'éradication de la rage pour y inclure des mesures de vaccination orale dans certaines régions de pays tiers limitrophes de l'Union afin de protéger l'Union contre la réintroduction de la rage par des animaux sauvages infectés traversant les frontières communes.

(2) La décision 2008/341/CE de la Commission du 25 avril 2008 fixant les critères communautaires applicables aux programmes nationaux de lutte, d'éradication et de surveillance concernant certaines maladies animales et zoonoses⁽²⁾ dispose que pour être approuvés au titre des actions financières de l'Union, les programmes soumis par les États membres doivent remplir au minimum les critères établis en son annexe.

(7) La Commission a évalué les programmes modifiés soumis par l'Espagne, la Pologne, la Slovaquie et la Finlande tant du point de vue vétérinaire que du point de vue financier. Les programmes ont été jugés conformes à la législation vétérinaire applicable de l'Union et en particulier aux critères établis par la décision 2008/341/CE.

(3) La décision 2010/712/UE de la Commission du 23 novembre 2010 portant approbation des programmes annuels et pluriannuels de surveillance, de lutte et d'éradication soumis par les États membres pour l'année 2011 et les années suivantes concernant certaines maladies animales et zoonoses, et de la contribution financière de l'Union européenne à ces programmes⁽³⁾ approuve certains programmes nationaux et fixe le taux et le montant maximal de la contribution financière de l'Union à chaque programme soumis par un État membre.

(8) Il y a donc lieu d'approuver les programmes modifiés soumis par l'Espagne, la Pologne, la Slovaquie et la Finlande.

(4) L'Espagne a soumis un programme modifié de surveillance et d'éradication de la fièvre catarrhale du mouton

(9) La décision 2010/712/UE prévoit une contribution financière de l'Union aux mesures de vaccination orale du programme annuel d'éradication de la rage en Slovaquie qui sont appliquées dans les régions limitrophes de pays tiers voisins. Qui plus est, elle prévoit une contribution financière de l'Union aux mesures de vaccination orale du programme pluriannuel d'éradication de la rage en Lituanie qui sont appliquées dans les régions limitrophes de pays tiers voisins.

⁽¹⁾ JO L 155 du 18.6.2009, p. 30.⁽²⁾ JO L 115 du 29.4.2008, p. 44.⁽³⁾ JO L 309 du 25.11.2010, p. 18.

(10) Il est donc approprié de prévoir aussi une contribution financière de l'Union aux volets des programmes d'éradication de la rage en Pologne et en Finlande qui sont appliqués dans les régions limitrophes de pays tiers voisins de l'Union.

- (11) L'approbation par la présente décision des programmes modifiés d'éradication de la rage soumis par la Pologne et la Finlande a une incidence sur les montants nécessaires à la réalisation de ces programmes par lesdits États membres, tels qu'ils sont approuvés par la décision 2010/712/UE. Il convient dès lors de modifier en conséquence les montants maximaux, fixés par ladite décision, de la contribution financière de l'Union aux programmes d'éradication de la rage en Pologne et en Finlande.
- (12) Il y a donc lieu de modifier la décision 2010/712/UE en conséquence.
- (13) 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 ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le programme modifié de surveillance et d'éradication de la fièvre catarrhale du mouton soumis par l'Espagne le 1^{er} février 2011 est approuvé pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2011.

Article 2

Les programmes modifiés d'éradication de la rage soumis par la Pologne le 5 avril 2011, par la Slovaquie le 13 décembre 2010 et par la Finlande le 12 avril 2011 sont approuvés pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2011.

Article 3

L'article 10 de la décision 2010/712/UE est modifié comme suit:

1) au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) ne doit pas dépasser:

- i) 1 800 000 EUR pour la Bulgarie;
- ii) 620 000 EUR pour l'Estonie;

- iii) 1 450 000 EUR pour la Hongrie;
- iv) 7 110 000 EUR pour la Pologne;
- v) 5 000 000 EUR pour la Roumanie;
- vi) 700 000 EUR pour la Slovaquie;
- vii) 200 000 EUR pour la Finlande.»

2) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, la contribution financière de l'Union aux volets des programmes de la Pologne, de la Slovaquie et de la Finlande qui sont appliqués en dehors du territoire de l'Union:

- a) n'est accordée que pour les coûts d'achat et de distribution de vaccins oraux et d'appâts;
- b) est fixée à 100 %;
- c) ne doit pas dépasser:
 - i) 630 000 EUR pour la Pologne;
 - ii) 250 000 EUR pour la Slovaquie;
 - iii) 65 000 EUR pour la Finlande.»

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2011.

Par la Commission
John DALLI
Membre de la Commission

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la décision 2011/332/PESC du Conseil du 7 juin 2011 modifiant la décision 2011/137/PESC concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Libye

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 149 du 8 juin 2011)

Page 10, à l'article 1^{er}, texte du nouveau paragraphe 2 bis de l'article 6 de la décision 2011/137/PESC:

au lieu de: « 2 bis L'interdiction de mettre des fonds, avoirs financiers ou ressources économiques à la disposition des personnes ou entités visées au paragraphe 1, point b), dans la mesure où elle s'applique aux autorités portuaires, ne fait pas obstacle à l'exécution, jusqu'au 15 juillet 2011, de contrats conclus avant la date d'entrée en vigueur de la présente décision, à l'exception des contrats portant sur le pétrole, le gaz et les produits raffinés.» »

lire: « 2 bis L'interdiction de mettre des fonds, avoirs financiers ou ressources économiques à la disposition des personnes ou entités visées au paragraphe 1, point b), dans la mesure où elle s'applique aux autorités portuaires, ne fait pas obstacle à l'exécution, jusqu'au 15 juillet 2011, de contrats conclus avant le 7 juin 2011, à l'exception des contrats portant sur le pétrole, le gaz et les produits raffinés.» »

Prix d'abonnement 2011 (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	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD 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	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

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 DVD 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 abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, 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>

