

# Journal officiel

## de l'Union européenne

L 329



Édition  
de langue française

### Législation

56<sup>e</sup> année  
10 décembre 2013

#### Sommaire

#### I Actes législatifs

##### DIRECTIVES

- ★ **Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006 <sup>(1)</sup> .....** 1
- ★ **Directive 2013/56/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 modifiant la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs en ce qui concerne la mise sur le marché de piles et d'accumulateurs portables contenant du cadmium destinés à être utilisés dans des outils électriques sans fil et de piles bouton à faible teneur en mercure, et abrogeant la décision 2009/603/CE de la Commission <sup>(1)</sup> .....** 5

#### II Actes non législatifs

##### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 1277/2013 de la Commission du 9 décembre 2013 autorisant une augmentation des limites d'enrichissement du vin produit avec les raisins récoltés en 2013 dans certaines régions viticoles ou une partie de celles-ci .....** 10

Règlement d'exécution (UE) n° 1278/2013 de la Commission du 9 décembre 2013 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 13

Prix: 3 EUR

(suite au verso)

<sup>(1)</sup> 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.

DIRECTIVES

- ★ Directive 2013/60/UE de la Commission du 27 novembre 2013 modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues, la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et la directive 2009/67/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues <sup>(1)</sup> ..... 15

DÉCISIONS

- ★ Décision 2013/725/PESC du Conseil du 9 décembre 2013 modifiant et prorogeant la décision 2012/173/PESC relative à l'activation du centre d'opérations de l'Union européenne pour les missions et l'opération relevant de la politique de sécurité et de défense commune se déroulant dans la Corne de l'Afrique ..... 39

- ★ Décision 2013/726/PESC du Conseil du 9 décembre 2013 à l'appui de la résolution 2118 (2013) du Conseil de sécurité des Nations unies et la décision EC-M-33/Dec 1 du Conseil exécutif de l'OIAC, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'UE contre la prolifération des armes de destruction massive ..... 41

2013/727/UE:

- ★ Décision d'exécution de la Commission du 6 décembre 2013 établissant les modalités de notification des informations relatives à l'adoption et à la révision notable des plans de gestion des déchets et des programmes de prévention des déchets [notifiée sous le numéro C(2013) 8641] <sup>(1)</sup>..... 44



<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2013/54/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 20 novembre 2013

relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le domaine du transport maritime vise, entre autres, à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires, la sûreté et la sécurité en mer, et à prévenir la pollution due aux accidents en mer.
- (2) L'Union est consciente du fait que la plupart des accidents en mer sont directement provoqués par des facteurs humains, notamment la fatigue.
- (3) L'un des principaux objectifs de la politique de l'Union en matière de sécurité maritime consiste à faire disparaître les navires ne répondant pas aux normes.
- (4) Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT), souhaitant créer un instrument unique, cohérent et à jour qui intègre également les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions

internationales du travail, a adopté la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée «MLC 2006»).

- (5) Aux termes de son article VIII, la MLC 2006 entre en vigueur douze mois après la date à laquelle la ratification d'au moins trente États membres de l'OIT représentant au total trente-trois pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale a été enregistrée. Cette condition a été remplie le 20 août 2012, et la MLC 2006 est dès lors entrée en vigueur le 20 août 2013.
- (6) La décision 2007/431/CE du Conseil <sup>(3)</sup> a autorisé les États membres à ratifier la MLC 2006, et les États membres sont instamment invités à y procéder au plus vite.
- (7) La MLC 2006 fixe des normes mondiales minimales afin de préserver le droit de tous les gens de mer à des conditions de vie et de travail décentes, indépendamment de leur nationalité et indépendamment du pavillon des navires à bord desquels ils servent, et afin d'établir des conditions égales pour tous.
- (8) Différents passages de la MLC 2006 ont été introduits dans différents instruments de l'Union, concernant à la fois les obligations incombant à l'État du pavillon et celles incombant à l'État du port. La présente directive a pour objectif d'intégrer certaines dispositions relatives au respect et à la mise en application prévues au titre 5 de la MLC 2006 en ce qui concerne les passages de la MLC 2006 pour lesquels les dispositions requises relatives au respect et à la mise en application n'ont pas encore été adoptées. Ces passages correspondent aux éléments figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil <sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> Décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (JO L 161 du 22.6.2007, p. 63).

<sup>(4)</sup> Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

<sup>(1)</sup> JO C 299 du 4.10.2012, p. 153.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 8 octobre 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 novembre 2013.

- (9) La directive 2009/13/CE porte mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommé «accord»), annexé à ladite directive. La présente directive est sans préjudice de la directive 2009/13/CE et devrait par conséquent assurer le respect des dispositions plus favorables du droit de l'Union conformément à la directive 2009/13/CE.
- (10) Bien que la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> régit les responsabilités de l'État du pavillon en intégrant dans le droit de l'Union le système d'audit volontaire des États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), et en introduisant la certification de la qualité des autorités maritimes nationales, une directive distincte portant sur les normes du travail maritime serait plus appropriée et refléterait plus clairement les différents objectifs et procédures, sans pour autant affecter la directive 2009/21/CE.
- (11) La directive 2009/21/CE s'applique aux conventions de l'OMI. En tout état de cause, les États membres pourraient élaborer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de leur administration maritime liées à leur statut d'État du pavillon relevant du champ d'application de la présente directive.
- (12) Les États membres devraient veiller à s'acquitter de manière efficace des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon en ce qui concerne la mise en œuvre par les navires battant leur pavillon des passages pertinents de la MLC 2006. Lorsqu'il instaure un système efficace de mécanismes de contrôle, y compris des inspections, un État membre pourrait, le cas échéant, accorder une habilitation à des institutions publiques ou à d'autres organismes au sens de la règle 5.1.2 de la MLC 2006, selon les conditions que celle-ci fixe.
- (13) Aux termes de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime comprend, parmi les tâches principales de celle-ci, une collaboration de l'Agence avec les États membres et à la demande d'un État membre, la communication d'informations adéquates afin d'aider au contrôle des organisations reconnues agissant pour le compte dudit État membre, sans préjudice des droits et obligations de l'État du pavillon.
- (14) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (15) L'application de la présente directive ne saurait en aucun cas aboutir à une réduction du niveau de protection dont bénéficient actuellement les gens de mer au titre du droit de l'Union,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

##### Objet

La présente directive établit des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006. La présente directive est sans préjudice des directives 2009/13/CE et 2009/21/CE, ni des normes plus élevées en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer qui y sont fixées.

#### Article 2

##### Définitions

Aux fins de la présente directive, la définition ci-après s'applique, outre les définitions pertinentes figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE: on entend par

«passages pertinents de la MLC 2006», les passages de la MLC 2006 dont le contenu est considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE.

#### Article 3

##### Contrôle de conformité

1. Les États membres veillent à l'établissement de mécanismes de mise en application et de contrôle efficaces et appropriés, y compris les inspections périodiques prévues dans la MLC 2006, afin de garantir que les conditions de vie et de travail des gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon satisfont et continuent à satisfaire aux exigences des passages pertinents de la MLC 2006.

<sup>(1)</sup> Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

2. En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, les États membres peuvent, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, décider d'adapter, comme le prévoit l'article II, paragraphe 6, de la MLC 2006, les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, pour tenir compte des conditions spécifiques relatives à de tels navires.

3. Lorsqu'ils exécutent les obligations qui leur incombent au titre du présent article, les États membres peuvent, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre État membre, si celui-ci y consent, dont ils reconnaissent qu'ils possèdent la capacité, la compétence et l'indépendance suffisantes pour réaliser des inspections. Dans tous les cas, un État membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer concernés à bord des navires battant le pavillon dudit État membre. La présente disposition est sans préjudice de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

4. Les États membres définissent des objectifs et des normes clairs pour l'administration de leurs systèmes d'inspection, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes sont respectées.

5. Chaque État membre veille à ce que les gens de mer à bord de navires battant pavillon dudit État membre aient accès à une copie de l'accord. L'accès peut être assuré par voie électronique.

#### Article 4

##### **Personnel chargé du contrôle de conformité**

1. Les États membres veillent à ce que le personnel, y compris celui des institutions ou d'autres organismes (ci-après dénommés «organismes reconnus» au sens de la MLC 2006), habilité à réaliser des inspections conformément à l'article 3, paragraphe 3, et chargé de vérifier la bonne mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006, possède la formation, les compétences, les attributions, l'autorité juridique pleine et entière, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette vérification et assurer le respect des passages pertinents de la MLC 2006. Conformément à la MLC 2006, les inspecteurs sont habilités à prendre les mesures appropriées pour interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection autorise, au minimum, l'organisme reconnu à exiger la correction des manquements qu'il a constatés quant aux conditions de vie et de travail des gens de mer, et à effectuer des inspections à cet égard si l'État du port le lui demande.

<sup>(1)</sup> Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

3. Chaque État membre établit:

- a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, comprenant des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents; et
- b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de ceux-ci.

4. Chaque État membre fournit au Bureau international du travail la liste actuelle des organismes reconnus habilités à agir en son nom et tient cette liste à jour. La liste indique les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer.

#### Article 5

##### **Procédures de plainte à bord, traitement des plaintes et mesures correctives**

1. Chaque État membre veille à ce que ses dispositions législatives ou réglementaires prévoient l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées.

2. Si un État membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions des passages pertinents de la MLC 2006 ou que les mesures d'exécution de cette dernière présentent de sérieux manquements, ledit État membre prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et veille à ce que des mesures soient prises pour remédier aux manquements constatés.

3. Le personnel qui examine ces plaintes ou en a connaissance préserve la confidentialité de la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou un manquement lié aux conditions de vie et de travail des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives et réglementaires, et s'abstient de révéler à l'armateur, à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

#### Article 6

##### **Rapports**

1. Dans le cadre des rapports qu'elle établit conformément à l'article 9 de la directive 2009/21/CE, la Commission inclut les questions relevant du champ d'application de la présente directive.

2. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et l'application de la règle 5.3 de la MLC 2006 concernant les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Le cas échéant, le rapport peut comprendre des propositions de mesures visant à améliorer les conditions de vie et de travail dans le secteur maritime.

*Article 7***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 mars 2015. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

*Article 8***Entrée en vigueur**

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

*Article 9***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 20 novembre 2013.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

V. LEŠKEVIČIUS

---

**Déclaration de la Commission**

«La Commission estime que l'intitulé ne reflète pas de manière appropriée le champ d'application de la directive.»

---

**DIRECTIVE 2013/56/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 20 novembre 2013**

**modifiant la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs en ce qui concerne la mise sur le marché de piles et d'accumulateurs portables contenant du cadmium destinés à être utilisés dans des outils électriques sans fil et de piles bouton à faible teneur en mercure, et abrogeant la décision 2009/603/CE de la Commission**

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> interdit la mise sur le marché des piles et accumulateurs portables, y compris ceux qui sont intégrés dans des appareils, qui contiennent plus de 0,002 % de cadmium en poids. Toutefois, les piles et accumulateurs portables destinés à être utilisés dans des outils électriques sans fil sont exemptés de cette interdiction.
- (2) La Commission a procédé à un réexamen de cette dérogation conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la directive 2006/66/CE.
- (3) Ce réexamen a conduit à la conclusion que, pour diminuer progressivement la quantité de cadmium rejetée dans l'environnement, l'interdiction de l'utilisation du

cadmium devrait être étendue aux piles et accumulateurs portables destinés à être utilisés dans des outils électriques sans fil, parce que des substituts sans cadmium convenant pour ces applications sont disponibles sur le marché, à savoir les technologies nickel-hydrure métallique et lithium-ion.

- (4) La dérogation existante pour les piles et accumulateurs portables destinés à être utilisés dans des outils électriques sans fil devrait continuer à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2016, afin de permettre à l'industrie du recyclage et aux consommateurs, tout au long de la chaîne de valeur, de s'adapter davantage aux technologies de remplacement pertinentes dans toutes les régions de l'Union d'une manière uniforme.
- (5) La directive 2006/66/CE interdit la mise sur le marché de l'ensemble des piles ou accumulateurs, intégrés ou non dans des appareils, qui contiennent plus de 0,0005 % de mercure en poids. Toutefois, les piles bouton dont la teneur en mercure est inférieure à 2 % en poids sont exemptées de cette interdiction. Le marché des piles bouton de l'Union connaît déjà une réorientation vers les piles bouton sans mercure. Il convient dès lors d'interdire la commercialisation de piles bouton dont la teneur en mercure dépasse 0,0005 % en poids.
- (6) À la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il y a lieu d'aligner les dispositions de la directive 2006/66/CE qui confèrent des pouvoirs à la Commission sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (7) Afin de compléter ou de modifier la directive 2006/66/CE, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les critères d'évaluation des conditions équivalentes dans lesquelles se déroulent les opérations de traitement et de recyclage en dehors de l'Union, le marquage de la capacité des piles et accumulateurs portables et des piles et accumulateurs automobiles et les dérogations aux exigences en matière de marquage. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

<sup>(1)</sup> JO C 229 du 31.7.2012, p. 140.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 10 octobre 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 novembre 2013.

<sup>(3)</sup> Directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

- (8) S'il y a lieu, les exigences et le format en matière d'enregistrement des producteurs devraient être cohérents avec les règles et le format d'enregistrement établis en vertu de l'article 16, paragraphe 3, et de l'annexe X, partie A, de la directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (9) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/66/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les arrangements transitoires à mettre en place pour le taux minimal de collecte, la méthode commune de calcul des ventes annuelles de piles et accumulateurs portables aux utilisateurs finals, les règles détaillées concernant le calcul des rendements de recyclage et le questionnaire ou schéma sur la base duquel sont établis les rapports nationaux de mise en œuvre. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (10) La directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> a été abrogée par la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> à la date du 12 décembre 2010.
- (11) Il convient dès lors de modifier la directive 2006/66/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2006/66/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 4 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'interdiction énoncée au paragraphe 1, point a), ne s'applique pas aux piles bouton dont la teneur en mercure est inférieure à 2 % en poids jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2015.»;

<sup>(1)</sup> Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (JO L 197 du 24.7.2012, p. 38).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(3)</sup> Directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux déchets (JO L 114 du 27.4.2006, p. 9).

<sup>(4)</sup> Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

- b) au paragraphe 3, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) les outils électriques sans fil; la présente dérogation concernant les outils électriques sans fil s'applique jusqu'au 31 décembre 2016.»;

- c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. En ce qui concerne les piles bouton pour appareils auditifs, la Commission maintient sous examen la dérogation visée au paragraphe 2 et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité de piles bouton pour appareils auditifs qui sont conformes au paragraphe 1, point a), au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2014. Si le manque de disponibilité de piles bouton pour appareils auditifs, conformes au paragraphe 1, point a), le justifie, la Commission accompagne son rapport d'une proposition appropriée ayant pour but d'étendre la dérogation visée au paragraphe 2 en ce qui concerne les piles bouton pour appareils auditifs.».

- 2) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les piles et accumulateurs qui ne satisfont pas aux exigences de la présente directive mais qui ont été légalement mis sur le marché avant la date d'application des interdictions respectives prévues à l'article 4 peuvent continuer à être commercialisés jusqu'à épuisement des stocks.».

- 3) À l'article 10, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission peut mettre en place, par voie d'actes d'exécution, des arrangements transitoires pour permettre à un État membre de surmonter les difficultés qu'il rencontre, en raison de circonstances nationales particulières, pour satisfaire aux exigences du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.».

Afin d'assurer une application uniforme du présent article, la Commission établit, au plus tard le 26 septembre 2007, par voie d'actes d'exécution, une méthode commune pour calculer les ventes annuelles de piles et d'accumulateurs portables aux utilisateurs finals. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.».



4) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

#### Extraction des déchets de piles et accumulateurs

Les États membres veillent à ce que les fabricants conçoivent les appareils de manière que les piles et accumulateurs usagés puissent être aisément enlevés. Lorsqu'ils ne peuvent pas être aisément enlevés par l'utilisateur final, les États membres veillent à ce que les fabricants conçoivent les appareils de manière que les piles et accumulateurs usagés puissent être aisément enlevés par des professionnels qualifiés indépendants du fabricant. Tous les appareils auxquels des piles ou accumulateurs sont incorporés sont accompagnés d'instructions indiquant comment l'utilisateur final ou les professionnels qualifiés indépendants peuvent enlever sans risque ces piles et accumulateurs. Le cas échéant, les instructions informent également l'utilisateur final des types de piles ou d'accumulateurs incorporés dans l'appareil.

Les dispositions énoncées au premier alinéa ne s'appliquent pas lorsque, pour des raisons de sécurité ou de fonctionnement, des raisons médicales ou d'intégrité des données, le fonctionnement continu est indispensable et requiert une connexion permanente entre l'appareil et la pile ou l'accumulateur.».

5) À l'article 12, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, le 26 mars 2010 au plus tard, des règles détaillées concernant le calcul des rendements de recyclage. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.».

6) À l'article 12, le paragraphe 7 est supprimé.

7) À l'article 15, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 bis afin de définir des règles détaillées complétant les règles visées au paragraphe 2 du présent article, en particulier des critères d'évaluation des conditions équivalentes visées audit paragraphe.».

8) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

#### Enregistrement

Les États membres veillent à ce que chaque producteur soit enregistré. L'enregistrement est soumis aux mêmes exigences procédurales dans chaque État membre conformément à l'annexe IV.».

9) À l'article 18, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres rendent publics les projets de mesures dérogatoires visées au paragraphe 1, ainsi que les raisons pour lesquelles ces mesures sont proposées, et les notifient à la Commission et aux autres États membres.».

10) L'article 21 est modifié comme suit:

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

«2. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 26 septembre 2009, la capacité de tous les accumulateurs et piles portables et de tous les accumulateurs et piles automobiles soit indiquée sur ceux-ci de façon visible, lisible et indélébile. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 bis afin de définir des règles détaillées en vue de compléter cette exigence, au plus tard le 26 mars 2009, notamment des méthodes harmonisées pour la détermination de la capacité et de l'usage approprié.».

b) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 bis afin d'accorder des dérogations aux exigences en matière de marquage prévues au présent article. Dans le cadre de l'élaboration de ces actes délégués, la Commission consulte les parties intéressées, en particulier les producteurs, les entreprises de collecte, les entreprises de recyclage, les entreprises de traitement, les organisations de protection de l'environnement et de consommateurs et les associations de travailleurs.».

11) À l'article 22, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les rapports sont établis sur la base d'un questionnaire ou d'un schéma. La Commission élabore, par voie d'actes d'exécution, le questionnaire ou le schéma sur la base duquel ces rapports sont établis. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2. Le questionnaire ou le schéma est adressé aux États membres six mois avant le début de la première période couverte par le rapport.».

12) L'article suivant est ajouté:

«Article 23 bis

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 15, paragraphe 3, et à l'article 21, paragraphes 2 et 7, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 30 décembre 2013. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 15, paragraphe 3, et à l'article 21, paragraphes 2 et 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 15, paragraphe 3, et de l'article 21, paragraphes 2 et 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

13) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

«Article 24

### Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 39 de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil (\*). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*\*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(\*) Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

(\*\*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

14) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE IV

Exigences procédurales relatives à l'enregistrement

#### 1. Exigences relatives à l'enregistrement

L'enregistrement des producteurs de piles et d'accumulateurs s'effectue sous forme papier ou de manière électronique auprès des autorités nationales ou auprès des organisations nationales compétentes en matière de responsabilité des producteurs agréées par les États membres (ci-après dénommées «organismes d'enregistrement»).

La procédure d'enregistrement peut s'inscrire dans le cadre d'une autre procédure d'enregistrement du producteur.

Les producteurs de piles et d'accumulateurs ne doivent s'enregistrer qu'une seule fois dans un État membre où ils mettent des piles et des accumulateurs sur le marché de l'État membre pour la première fois à titre professionnel; ils reçoivent un numéro d'enregistrement au moment de l'enregistrement.

#### 2. Informations à fournir par les producteurs

Les producteurs de piles et d'accumulateurs fournissent aux organismes d'enregistrement les informations suivantes:

i) nom du producteur et dénominations commerciales (le cas échéant) sous lesquelles il exerce ses activités dans l'État membre;

ii) adresse(s) du producteur: code postal et localité, rue et numéro, pays, URL, numéro de téléphone, personne de contact ainsi que numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique du producteur, le cas échéant;

iii) indication du type de piles et d'accumulateurs placés sur le marché par le producteur: piles et accumulateurs portables, industriels ou automobiles;

iv) informations relatives à la manière dont le producteur assume ses responsabilités, dans le cadre d'un mécanisme individuel ou collectif;

v) date de la demande d'enregistrement;

vi) numéro d'identification national du producteur, y compris son numéro d'identification fiscal européen ou national (facultatif);

vii) déclaration certifiant que les informations fournies sont conformes à la réalité.

Aux fins de l'enregistrement visé au point 1, deuxième alinéa, les producteurs de piles et d'accumulateurs ne sont pas tenus de fournir d'autres informations que celles qui sont mentionnées aux points 2 i) à 2 vii).

### 3. Droits d'enregistrement

Les organismes d'enregistrement ne peuvent appliquer des droits d'enregistrement qu'à la condition que ceux-ci soient calculés en fonction des coûts et proportionnés.

Les organismes d'enregistrement appliquant des droits d'enregistrement informent les autorités nationales compétentes de la méthode de calcul des droits.

### 4. Modification des données d'enregistrement

Les États membres veillent à ce que, en cas de modification des données fournies par les producteurs conformément aux points 2 i) à 2 vii), les producteurs en informent l'organisme d'enregistrement compétent au plus tard un mois après la modification en question.

### 5. Annulation de l'enregistrement

Lorsqu'un producteur cesse d'être producteur dans un État membre, il fait annuler son enregistrement en avisant l'organisme d'enregistrement compétent de sa nouvelle situation.»

## Article 2

### Abrogation de la décision 2009/603/CE de la Commission

La décision 2009/603/CE de la Commission <sup>(1)</sup> est abrogée avec effet à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015.

## Article 3

### Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1<sup>er</sup> de la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Ils informent immédiatement la Commission du texte de ces dispositions.

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

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

## Article 4

### Entrée en vigueur

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

## Article 5

### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 20 novembre 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

V. LEŠKEVIČIUS

<sup>(1)</sup> Décision 2009/603/CE de la Commission du 5 août 2009 établissant les exigences applicables à l'enregistrement des producteurs de piles et d'accumulateurs conformément à la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 206 du 8.8.2009, p. 13).

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1277/2013 DE LA COMMISSION

du 9 décembre 2013

**autorisant une augmentation des limites d'enrichissement du vin produit avec les raisins récoltés en 2013 dans certaines régions viticoles ou une partie de celles-ci**

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») <sup>(1)</sup>, et notamment son article 121, troisième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'annexe XV bis, point A.3, du règlement (CE) n° 1234/2007 dispose que les États membres peuvent demander que les limites d'augmentation du titre alcoométrique volumique (enrichissement) du vin soient augmentées à concurrence de 0,5 % les années au cours desquelles les conditions climatiques ont été exceptionnellement défavorables.
- (2) La République tchèque, l'Allemagne, la France, la Croatie, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie ont demandé des augmentations de ce type pour les limites d'enrichissement du vin produit avec les raisins récoltés en 2013, étant donné que les conditions climatiques pendant la période de végétation ont été exceptionnellement défavorables. La République tchèque, l'Allemagne, la Croatie, le Luxembourg, la Hongrie, l'Autriche et la Slovaquie ont introduit une demande en ce sens pour l'ensemble de leurs régions viticoles et la France pour certaines communes du département de la Gironde.
- (3) En raison des conditions climatiques exceptionnellement défavorables qui ont régné au cours de l'année 2013, les limites fixées pour l'augmentation du titre alcoométrique naturel à l'annexe XV bis, point A.2, du règlement (CE) n° 1234/2007 ne permettent pas, dans certaines zones viticoles ou une partie de celles-ci, l'élaboration de vins ayant un titre alcoométrique total approprié et pour lesquels il existe normalement une demande sur le marché.
- (4) Compte tenu de la finalité de l'annexe XV bis du règlement (CE) n° 1234/2007, à savoir décourager et limiter

l'enrichissement du vin, ainsi que de la nature exceptionnelle de la dérogation prévue au point A.3 de ladite annexe, il convient que les autorisations permettant d'augmenter les limites d'enrichissement du vin ne soient accordées que pour les régions viticoles ou les parties de celles-ci qui ont connu des conditions climatiques exceptionnellement défavorables. En conséquence, en France, il y a lieu de n'accorder l'autorisation qu'à un nombre limité de communes du département de la Gironde qui ont connu des conditions climatiques de ce type.

- (5) Il est dès lors approprié d'autoriser une augmentation des limites d'enrichissement du vin produit avec les raisins récoltés en 2013 dans les régions viticoles de la République tchèque, de l'Allemagne, de la France, de la Croatie, du Luxembourg, de la Hongrie, de l'Autriche et de la Slovaquie ou une partie de celles-ci.
- (6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Par dérogation à l'annexe XV bis, point A.2, du règlement (CE) n° 1234/2007, dans les régions viticoles ou une partie de celles-ci figurant à l'annexe du présent règlement, l'augmentation du titre alcoométrique volumique naturel des raisins frais récoltés en 2013, ainsi que du moût de raisins, du moût de raisins partiellement fermenté, du vin nouveau encore en fermentation et du vin produits avec les raisins récoltés en 2013, ne dépasse pas les limites suivantes:

- a) 3,5 % vol. dans la zone viticole A visée à l'appendice de l'annexe XI ter du règlement (CE) n° 1234/2007;
- b) 2,5 % vol. dans la zone viticole B visée à l'appendice de l'annexe XI ter du règlement (CE) n° 1234/2007;
- c) 2,0 % vol. dans les zones viticoles C I et C II visées à l'appendice de l'annexe XI ter du règlement (CE) n° 1234/2007.

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le troisième 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 9 décembre 2013.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

## ANNEXE

**Régions viticoles ou une partie de celles-ci dans lesquelles une augmentation de la limite d'enrichissement est autorisée conformément à l'article 1<sup>er</sup>**

État membre	Régions viticoles ou partie de celles-ci (zone viticole)
République tchèque	Toutes les zones viticoles (zones A et B)
Allemagne	Toutes les zones viticoles (zones A et B)
France	Les communes suivantes du département de la Gironde: Arbanats, Aygue-morte-Les-Graves, Baurech, Beautiran, Belvès-de-Castillon, Blésignac, Branne, Cabara, Camiac-et-Saint-Denis, Capien, Cardan, Castillon-la-Bataille, Castres-Gironde, Civrac-sur-Dordogne, Daignac, Dardenac, Espiet, Faleyras, Francs, Gardegan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaigac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions et Virelade (zone C I)
Croatie	Toutes les zones viticoles (zones B, C I et C II)
Luxembourg	Toutes les zones viticoles (zone A)
Hongrie	Toutes les zones viticoles (zone C I)
Autriche	Toutes les zones viticoles (zone B)
Slovaquie	Toutes les zones viticoles (zones B et C I)

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1278/2013 DE LA COMMISSION****du 9 décembre 2013****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») <sup>(1)</sup>,

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 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) 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.

(2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

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 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 9 décembre 2013.

*Par la Commission,  
au nom du président,*

Jerzy PLEWA

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

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	AL	45,1
	MA	81,4
	TN	86,4
	TR	84,7
	ZZ	74,4
0707 00 05	AL	59,9
	MA	127,8
	TR	122,5
	ZZ	103,4
0709 93 10	MA	153,0
	TR	161,8
	ZZ	157,4
0805 10 20	AR	30,4
	AU	88,3
	MA	36,7
	TR	61,1
	UY	36,0
	ZA	55,2
	ZW	19,7
	ZZ	46,8
0805 20 10	AU	135,6
	MA	58,6
	ZZ	97,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	66,3
	ZZ	66,3
0805 50 10	TR	70,1
	ZZ	70,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	36,9
	NZ	160,5
	US	165,4
	ZA	199,9
	ZZ	121,1
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

<sup>(1)</sup> 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».



# DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2013/60/UE DE LA COMMISSION

du 27 novembre 2013

**modifiant, aux fins de leur adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues, la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et la directive 2009/67/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues <sup>(1)</sup>, et notamment son article 7,

vu la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues <sup>(2)</sup>, et notamment son article 17,

vu la directive 2009/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 relative à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues <sup>(3)</sup>, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

(1) L'Union est partie contractante à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (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 et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions <sup>(4)</sup> (ci-après «accord de 1958 révisé»). Afin de simplifier la législation relative à la réception par type de l'Union conformément aux recommandations du rapport final intitulé «CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle», il convient de modifier les directives de l'Union européenne en incorporant dans le droit de l'Union et en appliquant d'autres règlements de la CEE-ONU dans l'actuelle législation relative à la réception par type des véhicules de catégorie L, sans pour autant abaisser le niveau de protection. Afin de réduire la charge administrative liée aux procédures de réception,

les constructeurs devraient être autorisés à demander la réception par type conformément aux règlements applicables de la CEE-ONU visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente directive.

(2) Pendant la période de transition, jusqu'à la date à laquelle le règlement n<sup>o</sup> 41 de la CEE-ONU relatif au niveau sonore des motocycles <sup>(5)</sup> est rendu obligatoire dans le règlement (UE) n<sup>o</sup> 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles <sup>(6)</sup>, il convient que, pour les nouveaux types de véhicules, les prescriptions relatives aux émissions sonores des motocycles énoncées au chapitre 9 de la directive 97/24/CE et dans la quatrième série d'amendements au règlement n<sup>o</sup> 41 de la CEE-ONU, y compris les limites correspondantes figurant à l'annexe 6 dudit règlement, soient considérées comme équivalentes.

(3) Compte tenu du niveau élevé disproportionné des émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone produites par les catégories de véhicules L1e, L2e et L6e (véhicules à deux ou trois roues et quadricycles légers), il convient de réviser l'essai environnemental du type I (émissions à l'échappement après démarrage à froid) en incluant des mesures des émissions directement après le démarrage à froid afin de mieux refléter l'utilisation réelle et la part importante des émissions polluantes produites directement après le démarrage à froid lorsque le moteur monte en température. Les modifications de la procédure d'essai en laboratoire des émissions doivent apparaître dans les dispositions administratives, en particulier dans les modifications concernant les mentions figurant sur le certificat de conformité et la fiche des résultats d'essai de mesure dans la directive 2002/24/CE.

(4) Afin de garantir des conditions de concurrence équitables pour tous les constructeurs et afin de garantir l'égalité des performances environnementales des véhicules des catégories L1e, L2e et L6e du point de vue des émissions de gaz de carter, il est également opportun de demander au constructeur du véhicule, au moment de la demande

<sup>(1)</sup> JO L 226 du 18.8.1997, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 222 du 25.8.2009, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 346 du 17.12.1997, p. 81.

<sup>(5)</sup> JO L 317 du 14.11.2012, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 199 du 2.3.2013, p. 52.

d'une nouvelle réception par type, de déclarer explicitement qu'aucune émission ne provient du système de ventilation des gaz de carter pour ces catégories de véhicules, ce qui implique que le carter est correctement scellé et que les gaz de carter ne sont pas rejetés directement dans l'atmosphère ambiante pendant la durée de vie utile du véhicule.

- (5) Dans un souci de cohérence avec les prescriptions de la CEE-ONU en matière d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les véhicules de catégorie L et afin d'améliorer la visibilité de ces derniers, les nouveaux types de véhicules de catégorie L devraient être équipés de feux qui s'allument automatiquement conformément aux règlements de la CEE-ONU n° 74 (véhicules de catégorie L1e)<sup>(1)</sup> et n° 53 (motocycles de catégorie L3e)<sup>(2)</sup> ou de feux de circulation diurne spécifiques conformes aux prescriptions applicables du règlement n° 87 de la CEE-ONU<sup>(3)</sup>. Pour toutes les autres sous-catégories de véhicules de catégorie L, une commutation automatique des dispositifs d'éclairage doit être installée ou, au choix du constructeur, des feux de circulation diurne spécifiques qui s'allument automatiquement doivent être montés.
- (6) La présente directive devrait explicitement instaurer l'indication de la phase Euro pour les véhicules des catégories L1e, L2e et L6e relevant du champ d'application de la directive 2002/24/CE. Les certificats de conformité des véhicules disposant d'une approbation des niveaux d'émissions conformément à des dispositions antérieures devraient continuer à pouvoir préciser la phase Euro sur une base volontaire.
- (7) Les mesures prévues à la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique.
- (8) Afin de permettre l'adoption par les États membres des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive dans le délai qui y est fixé, celle-ci devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

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

- 1) l'article 4, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

«1. Conformément aux dispositions de l'article 11 de la directive 2002/24/CE, l'équivalence entre les prescriptions des chapitres 1 (pneumatiques), 2 (dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse), 4 (rétroviseurs) de l'annexe III du chapitre 9 (prescriptions relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles) et du chapitre 11 (ceintures de sécurité) de l'annexe de la présente directive et celles des règlements de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe n°s 30<sup>(1)</sup>, 54<sup>(2)</sup>, 64<sup>(3)</sup> et 75<sup>(4)</sup> en ce qui concerne les pneumatiques, 3<sup>(5)</sup>, 19<sup>(6)</sup>, 20<sup>(7)</sup>, 37<sup>(8)</sup>, 38<sup>(9)</sup>, 50<sup>(10)</sup>, 53<sup>(11)</sup>, 56<sup>(12)</sup>, 57<sup>(13)</sup>, 72<sup>(14)</sup>, 74<sup>(15)</sup> et 82<sup>(16)</sup> en ce qui concerne les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, n° 81<sup>(17)</sup> en ce qui concerne les rétroviseurs, n° 16<sup>(18)</sup> en ce qui concerne les

ceintures de sécurité et n° 41<sup>(19)</sup> en ce qui concerne les émissions sonores des motocycles est reconnue.

- (1) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 29.  
 (2) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 53.  
 (3) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 63.  
 (4) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 74.  
 (5) Document E/ECE/TRANS/324/Add. 2.  
 (6) Document E/ECE/TRANS/324/Rév. 1/Add. 18.  
 (7) Document E/ECE/TRANS/324/Rév. 1/Add. 19.  
 (8) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 36.  
 (9) Document E/ECE/TRANS/324/Rév. 1/Add. 37.  
 (10) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 49.  
 (11) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 52/Rév. 2.  
 (12) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 55.  
 (13) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 56.  
 (14) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 71.  
 (15) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 73/Rév. 2./ Amend. 1.  
 (16) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 81.  
 (17) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 80.  
 (18) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 15.  
 (19) Document E/ECE/TRANS/505/Rév. 1/Add. 40/Rév. 2.»

- 2) les annexes I, II et IV du chapitre 5 sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.

#### Article 2

Les annexes IV et VII de la directive 2002/24/CE sont modifiées conformément à l'annexe II de la présente directive.

#### Article 3

Les annexes I à VI de la directive 2009/67/CE sont modifiées conformément à l'annexe III de la présente directive.

#### Article 4

1. À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014, les États membres refusent, pour des motifs relatifs à la lutte contre la pollution atmosphérique et à la sécurité fonctionnelle, la réception CE de tout nouveau type de véhicule à moteur à deux ou trois roues qui ne respecte pas les exigences des directives 2002/24/CE et 97/24/CE, telles que modifiées par la présente directive.

2. Avec effet à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014, les certificats de conformité sont délivrés aux véhicules qui satisfont aux dispositions de la directive 97/24/CE, telle que modifiée par le point 1 de l'annexe II à la présente directive.

#### Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 30 juin 2014. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

<sup>(1)</sup> JO L 166 du 18.6.2013, p. 88.

<sup>(2)</sup> JO L 166 du 18.6.2013, p. 55.

<sup>(3)</sup> JO L 164 du 30.6.2010, p. 46.

*Article 6*

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

*Article 7*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 27 novembre 2013.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---

## ANNEXE I

Les annexes I, II et IV du chapitre 5 de la directive 97/24/CE sont modifiées comme suit:

1) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) les points 2.2 à 2.2.1.2.2 sont remplacés par le texte suivant:

«2.2. **Description des essais**

2.2.1. Le véhicule de catégorie L1e, L2e ou L6e conforme à la norme d'émission Euro 3 est soumis aux essais des types I et II, tels qu'ils sont décrits ci-après:

2.2.1.1. Essai du type I (émissions moyennes de gaz polluants dans une zone urbaine encombrée après démarrage à froid)

2.2.1.1.1. Le véhicule d'essai est placé sur un banc dynamométrique comportant un frein et un volant d'inertie. La procédure d'essai ci-après est appliquée:

2.2.1.1.1.1. on exécute sans interruption une phase 1 d'essai à froid d'une durée totale de 448 secondes, comprenant quatre cycles élémentaires;

2.2.1.1.1.2. on exécute ensuite immédiatement une phase 2 d'essai à chaud d'une durée totale de 448 secondes, comprenant quatre cycles élémentaires. La phase 2 d'essai à chaud est réalisée sans interruption;

2.2.1.1.1.3. chaque cycle élémentaire de la phase 1 d'essai à froid ou de la phase 2 d'essai à chaud comprend sept modes (ralenti, accélération, vitesse stabilisée, décélération, régime stabilisé, décélération, ralenti). Pendant les phases d'essai à froid et à chaud, on dilue les gaz d'échappement avec de l'air frais de manière à obtenir un débit en volume constant de mélange.

2.2.1.1.1.4. Essai du type I

2.2.1.1.1.4.1. On recueille un débit constant des échantillons du mélange de gaz d'échappement et d'air de dilution dans un sac n° 1 au cours de la phase 1 d'essai à froid. On recueille un débit constant des échantillons du mélange de gaz d'échappement et d'air de dilution dans un sac n° 2 séparé au cours de la phase 2 d'essai à chaud. On procède séparément à la détermination successive des concentrations de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures totaux, d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone dans le sac n° 1 et le sac n° 2.

2.2.1.1.1.4.2. Le volume total du mélange dans chaque sac est mesuré et additionné pour obtenir le volume total des sacs.

2.2.1.1.1.4.3. À la fin de chaque phase d'essai, on détermine la distance effective parcourue d'après les indications d'un compte-tours totalisateur entraîné par le rouleau.

2.2.1.1.2. L'essai est exécuté selon la méthode décrite à l'appendice 1. Les gaz sont recueillis et analysés selon les méthodes prescrites.

2.2.1.1.3. Sous réserve des dispositions du point 2.2.1.1.4, l'essai est exécuté trois fois. Lors de chaque essai, les masses totales de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote doivent être inférieures aux valeurs limites Euro 3 indiquées dans le tableau ci-après.

2.2.1.1.3.1.

Tableau 1

**Limites d'émission Euro 3 pour les catégories de véhicules L1e, L2e et L6e**

Homologation et conformité de la production	
CO (g/km)	HC + NO <sub>x</sub> (g/km)
L <sub>1</sub>	L <sub>2</sub>
1 <sup>(1)</sup>	1,2

<sup>(1)</sup> Pour les cyclomoteurs à trois roues (L2e) et pour les quadricycles légers (L6e), la limite pour la masse de CO est de 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Toutefois, pour chacun des polluants visés ci-dessus, l'un des trois résultats obtenus peut dépasser de 10 % au plus la valeur limite prescrite pour le cyclomoteur considéré, à condition que la moyenne arithmétique des trois résultats soit inférieure à la valeur limite prescrite. Au cas où les valeurs limites prescrites seraient dépassées pour plusieurs polluants, ce dépassement peut indifféremment avoir lieu lors du même essai ou lors d'essais différents.

- 2.2.1.1.4. Le nombre d'essais prescrit au point 2.2.1.1.3 est réduit dans les conditions définies ci-après, le terme  $V_1$  désignant le résultat du premier essai et  $V_2$  le résultat du second essai, pour chacun des polluants visés audit point.
- 2.2.1.1.4.1. Un essai seulement est nécessaire si, pour tous les polluants considérés, on a  $V_1 \leq 0,70$  L.
- 2.2.1.1.4.2. Deux essais seulement sont nécessaires si, pour tous les polluants considérés, on a  $V_1 \leq 0,85$  L, mais que, pour l'un au moins de ces polluants, on a  $V_1 > 0,70$  L. En outre, pour chacun des polluants considérés,  $V_2$  doit être tel que l'on ait  $V_1 + V_2 < 1,70$  L et  $V_2 < L$ .
- 2.2.1.1.5. Un véhicule de catégorie L1e, L2e ou L6e qui respecte les limites Euro 3 pour l'essai du type I fixées au point 2.2.1.1.3.1 et les exigences relatives à l'essai du type I énoncées dans la présente annexe est homologué en tant que véhicule conforme à la norme Euro 3.
- 2.2.1.2. Essai du type II (émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés au régime de ralenti)
- 2.2.1.2.1. La masse de monoxyde de carbone et la masse d'hydrocarbures imbrûlés émises lorsque le moteur tourne au ralenti pendant une minute doivent être notées.
- 2.2.1.2.2. L'essai est exécuté selon la méthode décrite à l'appendice 2.»
- b) dans l'appendice 1, les points 4.2 à 4.2.3 sont remplacés par le texte suivant:

«4.2. **Matériel de collecte des gaz**

Le dispositif de collecte des gaz est composé des éléments ci-après (voir sous-appendices 2 et 3):

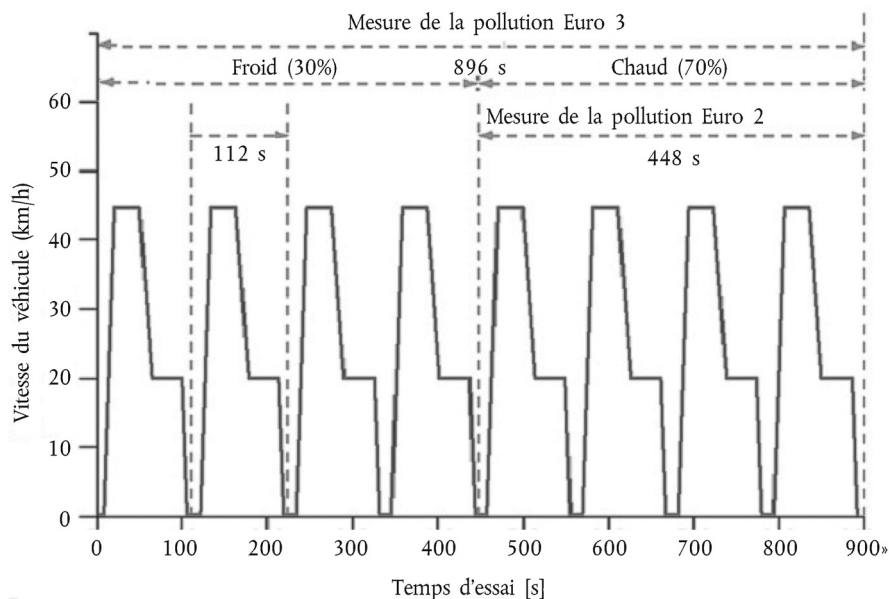
- 4.2.1. un dispositif permettant de recueillir tous les gaz d'échappement produits au cours de l'essai, en maintenant la pression atmosphérique à la ou aux sorties de l'échappement du cyclomoteur;
- 4.2.2. un tuyau de raccordement reliant le dispositif de collecte des gaz d'échappement et le système de prélèvement des gaz d'échappement. Ce tuyau et le dispositif de collecte sont en acier inoxydable, ou en un autre matériau n'altérant pas la composition des gaz recueillis et résistant à la température de ces gaz;
- 4.2.3. un dispositif aspirant les gaz dilués. Ce dispositif doit assurer un débit constant et suffisant pour garantir l'aspiration de la totalité des gaz d'échappement;»
- c) dans l'appendice 1, les points 4.2.4 à 4.2.8 sont remplacés par le texte suivant:
- «4.2.4. une sonde, fixée au niveau du dispositif de collecte des gaz, à l'extérieur de celui-ci, permettant de recueillir, par l'intermédiaire d'une pompe, d'un filtre et d'un débitmètre, un échantillon à débit constant de l'air de dilution pendant la durée de l'essai;
- 4.2.5. une sonde dirigée vers l'amont du flux de gaz dilués, permettant de recueillir un échantillon à débit constant du mélange pendant la durée de l'essai, par l'intermédiaire, si nécessaire, d'un filtre, d'un débitmètre et d'une pompe. Le débit minimal d'écoulement du flux gazeux dans les deux systèmes d'échantillonnage ci-dessus doit être d'au moins 150 l/h;
- 4.2.6. des robinets à trois voies sur les circuits d'échantillonnage ci-dessus dirigeant les flux d'échantillons soit vers l'extérieur, soit vers leurs sacs de collecte respectifs pendant la durée de l'essai;
- 4.2.7. des sacs d'échantillonnage étanches recueillant le mélange de gaz d'échappement et d'air de dilution, inertes aux polluants considérés et de capacité suffisante pour ne pas entraver l'écoulement normal des échantillons. Le dispositif comporte au minimum un sac d'échantillonnage séparé (sac n° 1) pour la phase 1 d'essai à froid et un sac d'échantillonnage séparé (sac n° 2) pour la phase 2 d'essai à chaud;
- 4.2.7.1. ces sacs d'échantillonnage doivent être à fermeture automatique et pouvoir être fixés rapidement de manière étanche, soit sur le circuit d'échantillonnage, soit sur le circuit d'analyse en fin d'essai;

- 4.2.7.1.1. la fermeture du sac n° 1 se ferme 448 secondes après le début de l'essai du type I;
- 4.2.7.1.2. la fermeture du sac n° 2 s'ouvre immédiatement après la fermeture du sac n° 1 et se referme 896 secondes après le début de l'essai du type I;
- 4.2.8. une méthode doit être prévue pour mesurer le volume total des gaz dilués traversant le dispositif de prélèvement pendant l'essai. Le système de dilution des gaz d'échappement est conforme aux prescriptions de l'appendice 2 du chapitre 6 de l'annexe I au règlement n° 83 de la CEE-ONU.

4.2.9.

Figure 1

**Mesure des émissions de polluants selon la norme Euro 3 par rapport à la norme Euro 2 pour un véhicule de la catégorie L1e, L2e ou L6e**



d) dans l'appendice 1, le point 4.3.3 ci-après est inséré:

«4.3.3. Le matériel d'analyse doit permettre la mesure indépendante de l'échantillon de mélange de gaz d'échappement et d'air de dilution collecté dans les sacs n° 1 et n° 2.»

e) dans l'appendice 1, les points 5.4 à 5.4.3 sont remplacés par le texte suivant:

«5.4. **Conditionnement du véhicule d'essai**

- 5.4.1. La pression des pneumatiques du véhicule d'essai est celle recommandée par le constructeur pour une utilisation normale sur route. Toutefois, si le diamètre des rouleaux est inférieur à 500 mm, la pression des pneumatiques peut être augmentée de 30 à 50 %.
- 5.4.2. Le ou les réservoirs de carburant sont vidangés en utilisant le ou les orifices de vidange prévus à cet effet et sont remplis avec le carburant d'essai indiqué à l'annexe IV.
- 5.4.3. Le véhicule d'essai est amené dans la zone d'essai et les opérations suivantes sont réalisées:»

f) dans l'appendice 1, les points 5.4.3.1 à 5.4.3.5 ci-après sont insérés:

- «5.4.3.1. Le véhicule d'essai est conduit ou poussé sur un banc dynamométrique et soumis au cycle d'essai décrit au point 2.1. Le véhicule ne doit pas être nécessairement froid et il peut être utilisé pour le réglage de la puissance du dynamomètre.
- 5.4.3.2. La charge sur la roue motrice doit être égale à  $\pm 3$  kg près à ce qu'elle serait sur un véhicule en utilisation normale sur route, avec un conducteur pesant  $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$  et se tenant en position droite.
- 5.4.3.3. Des essais à blanc peuvent être faits au cours du cycle d'essai décrit au point 2.1, à condition qu'aucun prélèvement d'échantillon d'émissions ne soit effectué, pour déterminer comment utiliser au minimum la manette de gaz pour maintenir le bon rapport vitesse-temps.

- 5.4.3.4. Avant de placer le véhicule d'essai dans le local de conditionnement, on exécute quatre cycles d'essai consécutifs conformes au point 2.1, de 112 secondes chacun. Ce cycle d'essai de préconditionnement est réalisé avec les réglages du dynamomètre prévus aux points 5.1 et 5.2. La mesure des émissions au tuyau n'est pas nécessaire lors de ce cycle d'essai de préconditionnement.
- 5.4.3.5. Dans les 5 minutes qui suivent la fin du préconditionnement, le véhicule doit être enlevé du dynamomètre et conduit ou poussé jusqu'au local de conditionnement pour y stationner. Il doit y séjourner au moins 6 heures et au plus 36 heures avant l'essai de démarrage à froid de type I, ou bien jusqu'à ce que la température de l'huile moteur  $T_{\text{Oil}}$  ou du liquide de refroidissement  $T_{\text{Coolant}}$  ou du joint/siège de bougie dans la culasse  $T_{\text{Sp}}$  (pour les moteurs refroidis par air seulement), soit égale à la température de l'air dans le local de conditionnement. Le rapport d'essai indique le critère retenu.»
- g) dans l'appendice 1, les points 7.1 à 7.1.3 sont remplacés par le texte suivant:
- «7.1. **Prélèvement de l'échantillon**
- 7.1.1. Le prélèvement commence dès le début de l'essai, comme il est dit au point 6.2.2.
- 7.1.2. Les sacs n° 1 et n° 2 sont hermétiquement fermés et respectent la séquence de fermeture définie au point 4.2.7.1. Ils ne sont pas connectés lors de la phase 1 d'essai à froid ou de la phase 2 d'essai à chaud.
- 7.1.3. À la fin du dernier cycle, le système de collecte des gaz d'échappement dilués et de l'air de dilution est fermé et les gaz produits par le moteur sont évacués dans l'atmosphère.»
- h) dans l'appendice 1, le point 7.2.4 est remplacé par le texte suivant:
- «7.2.4. On détermine les concentrations de HC, de CO, de NO<sub>x</sub> et de CO<sub>2</sub> dans les échantillons de gaz d'échappement dilués et dans les sacs de collecte de l'air de dilution à partir des valeurs affichées ou enregistrées par l'appareil de mesure en appliquant les courbes d'étalonnage appropriées.»
- i) dans l'appendice 1, les points 8 à 8.4.1 sont remplacés par le texte suivant:
- «8. DÉTERMINATION DE LA QUANTITÉ DE GAZ POLLUANTS ÉMIS
- 8.1. Les masses de CO<sub>2</sub> et des polluants gazeux CO, HC et NO<sub>x</sub> sont déterminées séparément pour les sacs n° 1 et n° 2 conformément aux points 8.2 à 8.6.
- 8.2. La masse de monoxyde de carbone émis pendant l'essai est déterminée au moyen de la formule suivante:
- $$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- où:
- 8.2.1.  $CO_m$  est la masse de monoxyde de carbone émis pendant l'essai, en g/km, calculée séparément pour chaque phase;
- 8.2.2.  $S_X$  est la distance réellement parcourue, exprimée en km et obtenue en multipliant le nombre de tours lus sur le compte-tours totalisateur par le développement du rouleau;
- où:
- $X = 1$  pour la phase 1 à froid;
- $X = 2$  pour la phase 2 à chaud;
- 8.2.3.  $d_{CO}$  est la masse volumique du monoxyde de carbone à la température de 273,2 K (0 °C) et à la pression de 101,3 kPa ( $= 1,250 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ );
- 8.2.4.  $CO_c$  est la concentration en volume de monoxyde de carbone dans les gaz dilués, exprimée en parties par million (ppm) et corrigée pour tenir compte de la pollution de l'air de dilution:

$$CO_c = CO_c - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

où:

- 8.2.4.1.  $CO_e$  est la concentration de monoxyde de carbone, exprimée en ppm, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_a$ ;
- 8.2.4.2.  $CO_d$  est la concentration de monoxyde de carbone, exprimée en ppm, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_b$ ;
- 8.2.4.3. DF est le coefficient défini au point 8.6;
- 8.2.5. V est le volume total, exprimé en  $m^3$ /phase, de gaz dilués, à la température de référence de 273,2 K (0 °C) et à la pression de référence de 101,3 kPa:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

où:

- 8.2.5.1.  $V_0$  est le volume de gaz déplacé par la pompe  $P_1$ , pendant une rotation, exprimé en  $m^3$ /tour. Ce volume est fonction des pressions différentielles entre les sections d'entrée et de sortie de la pompe elle-même;
- 8.2.5.2. N est le nombre de rotations effectuées par la pompe  $P_1$  pendant les quatre cycles élémentaires de chaque phase;
- 8.2.5.3.  $P_a$  est la pression atmosphérique exprimée en kPa;
- 8.2.5.4.  $P_i$  est la valeur moyenne, pendant l'essai, de la dépression dans la section d'entrée dans la pompe  $P_1$ , exprimée en kPa;
- 8.2.5.5.  $T_p$  (°C) est la valeur de la température des gaz dilués mesurée dans la section d'entrée de la pompe  $P_1$ .
- 8.3. La masse d'hydrocarbures imbrûlés émise à l'échappement du véhicule au cours de l'essai est déterminée au moyen de la formule suivante:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

où:

- 8.3.1.  $HC_m$  est la masse d'hydrocarbures émis pendant l'essai, exprimée en g, calculée séparément pour chaque phase;
- 8.3.2.  $S_X$  est la distance définie au point 8.2.2;
- 8.3.3.  $D_{HC}$  est la densité des hydrocarbures à la température de 273,2 K (0 °C) et à la pression de 101,3 kPa [pour l'essence (E5) ( $C_{11}H_{1,89}O_{0,016}$ )] (= 631  $g/m^3$ );
- 8.3.4.  $HC_c$  est la concentration des gaz dilués exprimée en ppm d'équivalent-carbone et corrigée pour tenir compte de l'air de dilution:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

où:

- 8.3.4.1.  $HC_e$  est la concentration d'hydrocarbures, exprimée en ppm d'équivalent carbone, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_a$ ;
- 8.3.4.2.  $HC_d$  est la concentration d'hydrocarbures, exprimée en ppm d'équivalent carbone, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_b$ ;
- 8.3.4.3. DF est le coefficient défini au point 8.6;
- 8.3.5. V est le volume défini au point 8.2.5.



- 8.4. La masse des oxydes d'azote émis à l'échappement du cyclomoteur au cours de l'essai est déterminée au moyen de la formule suivante:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

où:

- 8.4.1.  $NO_{xm}$  est la masse des oxydes d'azote émis au cours de l'essai, exprimée en g, calculée séparément pour chaque phase;»
- j) dans l'appendice 1, les points 8.4.2 à 8.6.3 ci-après sont insérés:

«8.4.2.  $S_X$  est la distance définie au point 8.2.2;

8.4.3.  $d_{NO_2}$  est la masse volumique des oxydes d'azote dans les gaz d'échappement, en équivalent  $NO_2$ , à la température de 273,2 K (0 °C) et à la pression de 101,3 kPa (=  $2,050 \cdot 10^3$  g/m<sup>3</sup>);

8.4.4.  $NO_{xc}$  est la concentration d'oxydes d'azote dans les gaz dilués, exprimée en ppm et corrigée pour tenir compte de l'air de dilution:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

où:

8.4.4.1.  $NO_{xe}$  est la concentration d'oxydes d'azote, exprimée en ppm, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_a$ ;

8.4.4.2.  $NO_{xd}$  est la concentration d'oxydes d'azote, exprimée en ppm, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le sac  $S_b$ ;

8.4.4.3. DF est le coefficient défini au point 8.6;

8.4.5.  $K_h$  est le facteur de correction pour l'humidité:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

où:

8.4.5.1. H est l'humidité absolue en grammes d'eau par kg d'air sec (en g/kg)

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

où:

8.4.5.1.1. U est le degré d'humidité en pourcentage;

8.4.5.1.2.  $P_d$  est la tension de vapeur d'eau saturante à la température d'essai, en kPa;

8.4.5.1.3.  $P_a$  est la pression atmosphérique en kPa.

8.4.6. V est le volume défini au point 8.2.5.

8.5. Dioxyde de carbone ( $CO_2$ )

La masse de dioxyde de carbone émis à l'échappement du véhicule au cours de l'essai est déterminée au moyen de la formule suivante:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

où:

- 8.5.1.  $CO_{2m}$  est la masse de dioxyde de carbone émis pendant l'essai, exprimée en g, calculée séparément pour chaque phase;
- 8.5.2.  $S_X$  est la distance définie au point 8.2.2;
- 8.5.3.  $V$  est le volume défini au point 8.2.5;
- 8.5.4.  $d_{CO_2}$  est la masse volumique du monoxyde de carbone à la température de 273,2 K (0 °C) et à la pression de 101,3 kPa,  $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ ;
- 8.5.5.  $CO_{2c}$  est la concentration des gaz dilués exprimée en % d'équivalent-dioxyde de carbone, corrigée pour tenir compte de l'air de dilution par l'équation suivante:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \left( 1 - \frac{1}{DF} \right)$$

où:

- 8.5.5.1.  $CO_{2e}$  est la concentration de dioxyde de carbone, exprimée en %, dans l'échantillon de gaz dilués recueilli dans le(s) sac(s)  $S_A$ ;
- 8.5.5.2.  $CO_{2d}$  est la concentration de dioxyde de carbone, exprimée en %, dans l'échantillon d'air de dilution recueilli dans le(s) sac(s)  $S_B$ ;
- 8.5.5.3.  $DF$  est le coefficient défini au point 8.6;
- 8.6.  $DF$  est un coefficient exprimé au moyen de la formule:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ pour l'essence (E5)}$$

où:

- 8.6.1.  $C_{CO_2}$  = concentration de  $CO_2$  dans les gaz d'échappement dilués contenus dans les sacs de prélèvement, exprimée en % volume,
- 8.6.2.  $C_{HC}$  = concentration de HC dans les gaz d'échappement dilués contenus dans les sacs de prélèvement, exprimée en ppm d'équivalents carbone,
- 8.6.3.  $C_{CO}$  = concentration de CO dans les gaz d'échappement dilués contenus dans les sacs de prélèvement, exprimée en ppm.»

k) dans l'appendice 1, le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. Présentation des résultats de l'essai

Le résultat (moyen) de la phase à froid est dénommé  $R_{X1}$  (en g) et le résultat (moyen) de la phase à chaud,  $R_{X2}$  (en g). À l'aide de ces résultats d'émission, le résultat final  $R_X$  de l'essai du type I (en g/km) est calculé au moyen de l'équation suivante:

$$R_X = \frac{(R_{X\_Cold} \cdot 0,3 + R_{X\_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ en g/km}$$

où:

$X = HC, CO, NO_x \text{ ou } CO_2$ ;

$R_{HC\_Cold} = HC_{mass\_cold\_phase\_1}$  (en g) et  $R_{HC\_Warm} = HC_{mass\_warm\_phase\_2}$  (en g), voir la formule au point 8.3;

$R_{CO\_Cold} = CO_{mass\_cold\_phase\_1}$  (en g) et  $R_{CO\_Warm} = CO_{mass\_warm\_phase\_2}$  (en g), voir la formule au point 8.2;

$R_{NOx\_Cold} = NO_x_{mass\_cold\_phase\_1}$  (en g) et  $R_{NOx\_Warm} = NO_x_{mass\_warm\_phase\_2}$  (en g), voir la formule au point 8.4;

$R_{CO2\_Cold} = CO_{2mass\_cold\_phase\_1}$  (en g) et  $R_{CO2\_Warm} = CO_{2mass\_warm\_phase\_2}$  (en g), voir la formule au point 8.5;

$S_T$ : distance totale de l'essai =  $S_1 + S_2$  effectivement couverte par le véhicule d'essai L1e, L2e ou L6e au cours de la phase 1 à froid et de la phase 2 à chaud du cycle d'essai complet.»

l) dans l'appendice 1, le point 10 ci-après est inséré:

«10. Consommation de carburant

La consommation de carburant est calculée comme suit, à l'aide des résultats d'essai du point 9:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

où:

FC = consommation de carburant en litre par 100 km;

D = densité du carburant d'essai en kg/l à 288,2 K (15 °C).»

m) l'appendice 3 suivant est ajouté:

«Appendice 3

#### **Émissions de gaz de carter et interprétation des résultats d'essai d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant**

1. Aucune émission de gaz de carter n'est tolérée des véhicules réceptionnés par type des catégories L1e, L2e et L6e. Tout au long de leur durée de vie utile, les véhicules de catégorie L ne doivent pas rejeter des émissions de gaz de carter directement dans l'air ambiant.
2. Interprétation des résultats de l'essai du type I pour les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant sur les véhicules des catégories L1e, L2e et L6e
  - 2.1. Les valeurs de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant adoptées comme valeur de la réception par type sont celles déclarées par le constructeur pour autant qu'elles ne soient pas dépassées de plus de 4 % par les valeurs mesurées par le service technique. La valeur mesurée peut être inférieure, sans aucune limite.
  - 2.2. Si la valeur mesurée de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant excède de plus de 4 % la valeur de CO<sub>2</sub> ou de consommation de carburant déclarée par le constructeur, un autre essai est réalisé sur le même véhicule.
  - 2.3. Si la moyenne des deux résultats d'essai n'excède pas de plus de 4 % la valeur déclarée par le constructeur, la valeur déclarée par le constructeur est retenue comme valeur de la réception par type.
  - 2.4. Si la moyenne des deux résultats d'essai continue d'excéder la valeur déclarée de plus de 4 %, un essai final est réalisé sur le même véhicule. La moyenne des trois essais est adoptée comme valeur de la réception par type.»

2) le point 2.2.1.1.7 de l'annexe II est modifié comme suit:

«2.2.1.1.7. Les données enregistrées sont complétées dans les sections correspondantes du document visé à l'annexe VII de la directive 2002/24/CE. La phase Euro appropriée est inscrite au point 46.2 de l'annexe IV de la directive 2002/24/CE conformément aux dispositions énoncées dans la note dudit point.»

3) l'annexe IV est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE IV

#### **SPÉCIFICATIONS DES CARBURANTS DE RÉFÉRENCE**

Les carburants de référence essence (E5) et gazole (B5) sont spécifiés conformément à la section A de l'annexe IX du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission (\*).

(\*) JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.»

## ANNEXE II

1. L'annexe IV de la directive 2002/24/CE est modifiée comme suit:

a) le point 46 est modifié comme suit:

«46. Gaz d'échappement <sup>(11)</sup>

46.1. Phase Euro: ..... (1, 2 ou 3) <sup>(12)</sup>

46.2. Essai type I: CO: ..... g/km; HC: ..... g/km; NO<sub>x</sub>: ..... g/km; HC + NO<sub>x</sub>: ..... g/km <sup>(13)</sup>

46.3. Essai type II: CO <sup>(13)</sup>: ..... g/min; HC <sup>(13)</sup>: ..... g/min

CO <sup>(14)</sup>: ..... % vol

Pollution atmosphérique visible causée par un moteur à allumage par compression:

coefficient d'absorption corrigé: ..... m<sup>-1</sup>»

b) les notes 12, 13 et 14 sont ajoutées:

«<sup>(12)</sup> En fonction du numéro de la directive correspondante et du dernier acte modificatif applicable à la réception, la conformité à la phase Euro 1, 2 ou 3 est déterminée comme suit:

indication de la phase Euro si l'autorité compétente en matière de réception retient cette option, pour les réceptions antérieures à la date suivante: 11 décembre 2013;

dans le tableau 2.2.1.1.3 de l'annexe I au chapitre 5 de la directive 97/24/CE, la conformité à la première ligne de valeurs limites signifie la conformité à la phase "Euro 1" et la conformité à la deuxième ligne, la conformité à la phase "Euro 2";

la conformité intégrale à l'annexe I au chapitre 5 de la directive 97/24/CE, qui inclut la conformité à la phase "Euro 2" associée à la méthode d'essai décrite à l'annexe I de la directive 2013/60/UE de la Commission (JO L 329 du 10.12.2013, p. 15), implique la conformité à la phase "Euro 3";

dans le tableau 2.2.1.1.5 de l'annexe II au chapitre 5 de la directive 97/24/CE, la conformité:

— aux lignes de valeurs limites dans la partie A du tableau 2.2.1.1.5 concernant la classe I (< 150 cm<sup>3</sup>) et la classe II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) signifie la conformité à la phase "Euro 2",

— aux lignes de valeurs limites dans la partie B du tableau 2.2.1.1.5 concernant la classe I (< 150 cm<sup>3</sup>) et la classe II (≥ 150 cm<sup>3</sup>) signifie la conformité à la phase "Euro 3",

— aux lignes de valeurs limites dans la partie C du tableau 2.2.1.1.5 concernant la classe I (v<sub>max</sub> < 130 km/h) et la classe II (v<sub>max</sub> ≥ 130 km/h) signifie la conformité à la phase "Euro 3".

<sup>(13)</sup> Uniquement pour les véhicules des catégories L1e, L2e et L6e conformes aux dispositions de la directive 97/24/CE, telle que modifiée par la directive 2013/60/UE.

<sup>(14)</sup> Pour les véhicules de la catégorie L relevant du champ d'application de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2002/24/CE, à l'exception des véhicules des catégories L1e, L2e et L6e.»

2. L'annexe VII de la directive 2002/24/CE est modifiée comme suit:

a) les points 2 à 2.2 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Résultats des essais d'émission

Numéro de la directive correspondante et de ses actes modificatifs applicables à la réception. Dans le cas d'une directive à deux phases de mise en œuvre ou plus, indiquez également la phase de mise en œuvre et la phase Euro:

Variante/version: .....

Phase Euro <sup>(1)</sup>: .....

## 2.1. Essai du type I

CO: ..... g/km

HC (3): ..... g/km

NO<sub>x</sub> (3): ..... g/kmHC + NO<sub>x</sub> (2): ..... g/kmCO<sub>2</sub> (2): ..... g/km

Consommation de carburant (2): ..... l/100 km

## 2.2. Essai du type II

CO (g/min) (2).....

HC (g/min) (2).....

CO (% vol) (3) au régime de ralenti normal .....

Spécifiez la vitesse de ralenti (3) (4): .....

CO (% vol) (3) au régime de ralenti accéléré .....

Spécifiez la vitesse de ralenti (3) (4): .....

Température de l'huile du moteur (3) (5): .....

## b) les notes de bas de page sont modifiées comme suit:

«(1) Voir la note 12 de l'annexe IV.

(2) Uniquement pour les véhicules des catégories L1e, L2e et L6e.

(3) Pour les véhicules de la catégorie L relevant du champ d'application de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2002/24/CE, à l'exception des véhicules des catégories L1e, L2e et L6e.

(4) Mentionner la tolérance de mesure.

(5) Applicable uniquement aux moteurs à quatre temps.»

\_\_\_\_\_

## ANNEXE III

Les annexes I à VI de la directive 2009/67/CE sont modifiées comme suit:

1) la liste des annexes est modifiée comme suit:

- a) les références aux appendices 1 et 2 de l'annexe II sont supprimées;
- b) les références aux appendices 1 et 2 de l'annexe IV sont supprimées;

2) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) dans la partie A, les points 16 à 18 ci-après sont insérés:

«16. *feu de circulation diurne*

un feu tourné vers l'avant servant à rendre le véhicule plus visible en conduite de jour;

17. *système d'arrêt et de redémarrage*

un système d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur destiné à réduire le fonctionnement au ralenti et, partant, la consommation de carburant et les émissions de polluants et de CO<sub>2</sub>;

18. *commutateur principal du véhicule*

le dispositif grâce auquel le système électronique embarqué du véhicule passe de l'arrêt, comme c'est le cas lorsqu'un véhicule est garé sans que le conducteur soit présent, au mode de fonctionnement normal.»

b) dans la partie B, le point 10 est remplacé par le texte suivant:

«10. Les branchements électriques doivent être tels que le feu de position avant, ou le feu de croisement s'il n'y a pas de feu de position avant, le feu de position arrière et le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière ne puissent être allumés ou éteints que simultanément.

Les véhicules sont pourvus:

- de feux de circulation diurne, ou
- de feux de croisement allumés automatiquement lorsque le commutateur principal du véhicule a été activé.»

c) dans la partie B, le point 11 est remplacé par le texte suivant:

«11. Sauf exigences particulières, les branchements électriques doivent être tels que le feu de route, le feu de croisement et les feux antibrouillard ne puissent être allumés que si les feux indiqués au premier alinéa du point 10 ci-dessus le sont également. Cependant, cette condition n'est pas imposée pour le feu de route et le feu de croisement lorsqu'ils sont utilisés pour des signaux lumineux produits par allumage intermittent à court intervalle du feu de croisement ou par allumage intermittent du feu de route, ou par allumage alterné à court intervalle du feu de croisement et du feu de route.»

d) dans la partie B, les points 15 à 17 ci-après sont insérés:

«15. Les véhicules de catégorie L1e et L3e peuvent être équipés de dispositifs et matériaux réfléchissants arrière et latéraux supplémentaires pour autant qu'ils ne nuisent pas à l'efficacité des dispositifs obligatoires d'éclairage et de signalisation lumineuse. En particulier, les coffres et sacoches peuvent être équipés de matériaux réfléchissants, pour autant que ceux-ci aient la même couleur que le dispositif d'éclairage à cet endroit.

16. Aucun véhicule ne peut être équipé de sources de lumière auxiliaires dont la lumière émise peut être observée directement ou indirectement dans des conditions de conduite normales, autres que celles servant à éclairer les commandes, les témoins et les indicateurs ou l'habitacle.

17. Lorsque l'activation des phares à allumage automatique ou des feux de circulation diurne est liée au fonctionnement d'un moteur, cela suppose qu'elle est liée à l'activation du commutateur principal du véhicule. Ce doit être notamment le cas pour les véhicules équipés de systèmes de propulsion électriques ou autres systèmes alternatifs et pour les véhicules équipés d'un système d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur.»

3) l'annexe II est modifiée comme suit:

a) les points 1 à 1.2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les véhicules de la catégorie L1e doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables du règlement n° 74 de la CEE-ONU. Les véhicules ayant une vitesse maximale par construction de ≤ 25 km/h doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables aux véhicules ayant une vitesse maximale par construction de > 25 km/h.

- 1.1. En l'absence de prescriptions spécifiques aux véhicules de cette catégorie, les véhicules de la catégorie L1e sont équipés d'un dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière.
- 1.2. En l'absence de prescriptions spécifiques dans le règlement n° 74 de la CEE-ONU, les véhicules de la catégorie L1e peuvent être équipés de feux de circulation diurne qui sont activés à la place des feux de croisement allumés automatiquement et sont conformes aux exigences des points 6.15 à 6.15.7 de l'annexe III.»
- b) les appendices 1 et 2 sont supprimés;
- c) l'appendice 3 est renuméroté appendice 1 et la référence qui y est faite sur la liste des annexes est modifiée en conséquence;
- d) l'appendice 4 est renuméroté appendice 2 et la référence qui y est faite sur la liste des annexes est modifiée en conséquence;
- e) dans l'appendice 2, le point 5.7 ci-après est inséré:
- «5.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation»;
- f) dans l'appendice 2, le point 6.3 est remplacé par le texte suivant:
- «6.3. Feu de circulation diurne: oui/non (\*);»
- 4) l'annexe III est modifiée comme suit:
- a) le point 1.8 suivant est ajouté:
- «1.8. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation»;
- b) le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:
- «2.3. Feu de circulation diurne»;
- c) le point 6.1.10 est remplacé par le texte suivant:
- «6.1.10. Témoin d'enclenchement: obligatoire si le feu de route est installé (témoin bleu non clignotant).»
- d) le point 6.1.11 suivant est ajouté:
- «6.1.11. Autres prescriptions:
- les feux de route des véhicules ayant tendance à pencher dans les virages peuvent être pourvus d'un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau (HIAS) tel que défini au paragraphe 2.25 du règlement n° 53 de la CEE-ONU pour autant que toutes les prescriptions y applicables dudit règlement soient satisfaites,
  - la valeur combinée de l'intensité maximale totale des feux de route pouvant être allumés simultanément ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100.»
- e) le point 6.2.3.1 est remplacé par le texte suivant:
- «6.2.3.1. En largeur:
- un feu de croisement indépendant unique peut être installé au-dessus ou au-dessous ou à côté d'un autre feu avant; si ces feux sont l'un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de croisement doit être situé dans le plan longitudinal médian du véhicule; s'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
  - un feu de croisement indépendant unique mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être installé de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan longitudinal médian du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de croisement, le centre de référence des deux feux doit être symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
  - deux feux de croisement, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés à un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
  - lorsque deux feux de croisement sont installés, la distance latérale entre les bords extérieurs des plages éclairantes et l'extrémité de la largeur hors tout ne doit pas dépasser 400 millimètres.»
- f) le point 6.2.11 est remplacé par le texte suivant:
- «6.2.11. Autres prescriptions:
- les feux de croisement des véhicules ayant tendance à pencher dans les virages peuvent être pourvus d'un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau (HIAS) tel que défini au paragraphe 2.25 du règlement n° 53 de la CEE-ONU pour autant que toutes les prescriptions y applicables dudit règlement soient satisfaites,

- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière est à 0,8 m ou moins du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,0 % à - 1,5 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière se situe entre 0,8 m et 1,0 m au-dessus du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,0 % à - 2,0 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière est à 1,0 m ou plus du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,5 % à - 2,0 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- pour les feux de croisement dont la source de lumière émet un flux lumineux objectif n'excédant pas 2 000 lumens et dont l'inclinaison initiale se situe entre - 1,0 % et - 1,5 %, l'inclinaison verticale doit rester entre - 0,5 % et - 2,5 % dans toutes les conditions de chargement. L'inclinaison verticale doit rester entre - 1,0 % et - 3,0 % si l'inclinaison initiale est fixée entre - 1,5 % et - 2,0 %. Un dispositif de réglage externe peut être utilisé pour satisfaire aux prescriptions, pour autant qu'aucun outil autre que ceux fournis avec le véhicule ne soit nécessaire,
- pour les feux de croisement dont la source de lumière émet un flux lumineux objectif excédant 2 000 lumens et dont l'inclinaison initiale se situe entre - 1,0 % et - 1,5 %, l'inclinaison verticale doit rester entre - 0,5 % et - 2,5 % dans toutes les conditions de chargement. L'inclinaison verticale doit rester entre - 1,0 % et - 3,0 % si l'inclinaison initiale est fixée entre - 1,5 % et - 2,0 %. Un dispositif de réglage de la portée des projecteurs peut être utilisé pour satisfaire aux prescriptions du présent point, pour autant que son activation soit entièrement automatique et que le temps de réponse soit inférieur à 30 secondes.»

g) le point 6.2.11.1 suivant est ajouté:

«6.2.11.1. Conditions d'essai:

- les prescriptions du point 6.2.11 relatives à l'inclinaison doivent être vérifiées comme suit:
  - véhicule chargé à sa masse en ordre de marche plus une masse de 75 kg simulant le conducteur,
  - véhicule à pleine charge, la masse étant distribuée de manière à atteindre les charges maximales sur essieu déclarées par le constructeur pour cette condition de chargement,
  - véhicule avec une masse de 75 kg simulant le conducteur et chargé en outre de manière à atteindre la masse maximale admissible sur l'essieu arrière déclarée par le constructeur; toutefois, la charge sur l'essieu avant doit être aussi basse que possible dans ce cas;
- avant toute mesure, on doit imprimer au véhicule, à trois reprises, un mouvement de va-et-vient vertical puis un mouvement de va-et-vient horizontal sur au moins un tour de roue.»

h) le point 6.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.4.1. Nombre:

- un ou deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale ne dépasse pas 1 300 mm,
- deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale dépasse 1 300 mm,
- un feu-stop additionnel de catégorie S3 ou S4 (c.-à-d. un feu-stop monté en position centrale haute) peut être installé pour autant que toutes les prescriptions pertinentes du règlement n° 48 de la CEE-ONU applicables à l'installation de tels feux-stop sur les véhicules de catégorie M1 soient respectées.»

i) le point 6.5.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.5.3.1. En largeur:

- un unique feu de position avant indépendant peut être installé au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de position avant doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- un unique feu de position avant indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de position avant, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,



- deux feux de position avant, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
  - lorsqu'il y a deux feux de position avant, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne peut excéder 400 mm.»
- j) le point 6.6.3.1 est remplacé par le texte suivant:
- «6.6.3.1. En largeur:
- un feu de position arrière unique doit être monté sur le véhicule de sorte que le centre de référence du feu de position arrière se situe dans le plan médian longitudinal du véhicule,
  - deux feux de position arrière doivent être montés sur le véhicule de sorte que les centres de référence des feux de position arrière soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
  - dans le cas de véhicules ayant deux roues arrière et dont la largeur totale excède 1 300 mm, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne doit pas dépasser 400 mm.»
- k) le point 6.7.3.1 est remplacé par le texte suivant:
- «6.7.3.1. En largeur:
- s'il n'y a qu'un seul catadioptré arrière, celui-ci doit être monté sur le véhicule de telle sorte que son centre de référence se situe dans le plan médian longitudinal du véhicule,
  - s'il y a deux catadioptrés arrière, ceux-ci doivent être montés sur le véhicule de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
  - s'il y a deux catadioptrés arrière, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne peut excéder 400 mm.»
- l) les points 6.15 à 6.15.7 ci-après sont ajoutés:
- «6.15. Feu de circulation diurne
- 6.15.1. Nombre:
- un ou deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale ne dépasse pas 1 300 mm,
  - deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale dépasse 1 300 mm.
- 6.15.2. Schéma d'installation:
- pas de spécification particulière.
- 6.15.3. Emplacement
- 6.15.3.1. En largeur:
- un unique feu de circulation diurne indépendant peut être installé au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de circulation diurne doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
  - un unique feu de circulation diurne indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de circulation diurne, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
  - deux feux de circulation diurne, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
  - les bords intérieurs des surfaces de sortie de la lumière doivent être écartés d'au moins 500 mm dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm.
- 6.15.3.2. En hauteur:
- un minimum de 250 mm et un maximum de 1 500 mm au-dessus du sol.
- 6.15.3.3. En longueur:
- à l'avant du véhicule. Cette prescription est considérée satisfaite si la lumière émise n'est pas une cause de gêne pour le conducteur, ni directement ni indirectement, par l'intermédiaire des rétroviseurs et/ou d'autres surfaces réfléchissantes du véhicule.

## 6.15.3.4. Distance:

- si la distance entre le feu indicateur de direction avant et le feu de circulation diurne est de 40 mm ou moins, les branchements électriques du feu de circulation diurne sur le côté pertinent du véhicule doivent être tels que:
  - soit il est éteint,
  - soit son intensité lumineuse est réduite à un niveau n'excédant pas 140 cd,

durant la période entière d'activation du feu indicateur de direction avant concerné (y compris pendant les phases d'extinction).

## 6.15.4. Visibilité géométrique

- $\alpha = 10$  degrés vers le haut et 10 degrés vers le bas,
- $\beta = 20$  degrés vers la gauche et vers la droite s'il n'y a qu'un seul feu de circulation diurne,
- $\beta = 20$  degrés vers l'extérieur et 20 degrés vers l'intérieur s'il y a deux feux de circulation diurne.

## 6.15.5. Orientation:

- vers l'avant; peut accompagner l'angle de braquage du guidon.

## 6.15.6. Branchements électriques:

- tous les feux de circulation diurne doivent s'allumer lorsque le commutateur principal est activé; toutefois, ils peuvent rester éteints dans les conditions suivantes:
  - la commande de transmission automatique est en position "stationnement",
  - le frein de stationnement est activé, ou
  - durant le temps précédant la mise en mouvement du véhicule pour la première fois après chaque activation manuelle du commutateur principal et du système de propulsion du véhicule,
- les feux de circulation diurne peuvent être désactivés manuellement; toutefois, ce ne doit être possible que si la vitesse du véhicule n'excède pas 10 km/h. Les feux doivent être automatiquement réactivés lorsque la vitesse du véhicule excède 10 km/h ou lorsque le véhicule a parcouru plus de 100 m,
- les feux de circulation diurnes doivent être automatiquement désactivés dans chacun des cas suivants:
  - le véhicule est mis à l'arrêt au moyen du commutateur principal,
  - les feux antibrouillard avant sont activés,
  - les phares sont allumés, sauf lorsqu'ils sont utilisés pour donner de brefs signaux d'avertissement lumineux intermittents, et
  - dans des conditions d'éclairage ambiantes de moins de 1 000 lux, lorsque la vitesse indiquée sur le tachymètre du véhicule est encore clairement lisible (par exemple, lorsque l'éclairage du tachymètre est toujours allumé) et que le véhicule n'est pas équipé d'un témoin vert non clignotant conformément au point 6.5.9 ou d'un témoin d'enclenchement vert spécifique au feu de circulation diurne identifié par le symbole approprié. Dans un tel cas, les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être automatiquement activés simultanément moins de 2 secondes après que le niveau d'éclairage ambiant est tombé en dessous de 1 000 lux. Si les conditions d'éclairage ambiantes atteignent par la suite un niveau d'au moins 7 000 lux, les feux de circulation diurne doivent être automatiquement réactivés, tandis que les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être désactivés simultanément dans un laps de temps compris entre 5 et 300 secondes (c'est-à-dire que l'allumage entièrement automatique de l'éclairage est requis si le conducteur n'a pas d'indication visible et de stimulus pour activer l'éclairage normal lorsqu'il fait sombre).

## 6.15.7. Témoin d'enclenchement:

- facultatif.»

m) dans l'appendice 4, le point 5.8 ci-après est inséré:

«5.8. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation.»

n) dans l'appendice 4, le point 6.4 est remplacé par le texte suivant:

«6.4. Feu de circulation diurne: oui/non (\*);»

- 5) l'annexe IV est modifiée comme suit:
- a) le point 1 est remplacé par le texte suivant:  
«1. Les véhicules de catégorie L3e doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables du règlement n° 53 de la CEE-ONU, à l'exception du point 5.14.9.»
  - b) les appendices 1 et 2 sont supprimés;
  - c) l'appendice 3 est renuméroté appendice 1 et la référence qui y est faite sur la liste des annexes est modifiée en conséquence;
  - d) l'appendice 4 est renuméroté appendice 2 et la référence qui y est faite sur la liste des annexes est modifiée en conséquence;
  - e) dans l'appendice 2, le point 6.5 ci-après est inséré:  
«6.5. Feu de circulation diurne: oui/non (\*);»
- 6) L'annexe V est modifiée comme suit:
- a) le point 2.5 suivant est ajouté:  
«2.5. Feu de circulation diurne;»
  - b) le point 6.1.11 est remplacé par le texte suivant:  
«6.1.11. Autres prescriptions:
    - les feux de route des véhicules ayant tendance à pencher dans les virages peuvent être pourvus d'un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau (HIAS) tel que défini au paragraphe 2.25 du règlement n° 53 de la CEE-ONU pour autant que toutes les prescriptions y applicables dudit règlement soient respectées,
    - la valeur combinée de l'intensité maximale totale des feux de route pouvant être allumés simultanément ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100.»
  - c) les points 6.13 à 6.13.7 ci-après sont ajoutés:
    - «6.13. Feu de circulation diurne
    - 6.13.1. Nombre:
      - un ou deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale n'excède pas 1 300 mm,
      - deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm.
    - 6.13.2. Schéma d'installation:
      - pas de prescriptions spécifiques.
    - 6.13.3. Emplacement
      - 6.13.3.1. En largeur:
        - un unique feu de circulation diurne indépendant peut être installé au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de circulation diurne doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
        - un unique feu de circulation diurne indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de circulation diurne, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
        - deux feux de circulation diurne, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
        - les bords intérieurs des surfaces de sortie de la lumière doivent être écartés d'au moins 500 mm dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm.
      - 6.13.3.2. En hauteur:
        - un minimum de 250 mm, et un maximum de 1 500 mm au-dessus du sol.
      - 6.13.3.3. En longueur:
        - à l'avant du véhicule. Cette prescription est considérée satisfaite si la lumière émise n'est pas une cause de gêne pour le conducteur, ni directement ni indirectement, par l'intermédiaire des rétroviseurs et/ou d'autres surfaces réfléchissantes du véhicule.

## 6.13.3.4. Distance:

- si la distance entre le feu indicateur de direction avant et le feu de circulation diurne est de 40 mm ou moins, les branchements électriques du feu de circulation diurne sur le côté pertinent du véhicule doivent être tels que:
  - soit il est éteint,
  - soit son intensité lumineuse est réduite à un niveau n'excédant pas 140 cddurant la période entière d'activation du feu indicateur de direction avant concerné (y compris pendant les phases d'extinction).

## 6.13.4. Visibilité géométrique:

- $\alpha = 10$  degrés vers le haut et 10 degrés vers le bas,
- $\beta = 20$  degrés vers la gauche et vers la droite s'il n'y a qu'un seul feu de circulation diurne,
- $\beta = 20$  degrés vers l'extérieur et 20 degrés vers l'intérieur s'il y a deux feux de circulation diurne.

## 6.13.5. Orientation

- vers l'avant; peut accompagner l'angle de braquage du guidon.

## 6.13.6. Branchements électriques:

- tous les feux de circulation diurne doivent s'allumer lorsque le commutateur principal est activé; toutefois, ils peuvent rester éteints dans les conditions suivantes:
  - la commande de transmission automatique est en position "stationnement",
  - le frein de stationnement est activé, ou
  - durant le temps précédant la mise en mouvement du véhicule pour la première fois après chaque activation manuelle du commutateur principal et du système de propulsion du véhicule,
- les feux de circulation diurne peuvent être désactivés manuellement; toutefois, ce ne doit être possible que si la vitesse du véhicule n'excède pas 10 km/h. Les feux doivent être automatiquement réactivés lorsque la vitesse du véhicule excède 10 km/h ou lorsque le véhicule a parcouru plus de 100 m,
- les feux de circulation diurnes doivent être automatiquement désactivés dans chacun des cas suivants:
  - le véhicule est mis à l'arrêt au moyen du commutateur principal,
  - les feux antibrouillard avant sont activés,
  - les phares sont allumés, sauf lorsqu'ils sont utilisés pour donner de brefs signaux d'avertissement lumineux intermittents, et
  - dans des conditions d'éclairage ambiantes de moins de 1 000 lux, lorsque la vitesse indiquée sur le tachymètre du véhicule est encore clairement lisible (par exemple, lorsque l'éclairage du tachymètre est toujours allumé) et que le véhicule n'est pas équipé d'un témoin vert non clignotant conformément au point 6.5.9 ou d'un témoin d'enclenchement vert spécifique au feu de circulation diurne identifié par le symbole approprié. Dans un tel cas, les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être automatiquement activés simultanément moins de 2 secondes après que le niveau d'éclairage ambiant est tombé en dessous de 1 000 lux. Si les conditions d'éclairage ambiantes atteignent par la suite un niveau d'au moins 7 000 lux, les feux de circulation diurne doivent être automatiquement réactivés, tandis que les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être désactivés simultanément dans un laps de temps compris entre 5 et 300 secondes (c'est-à-dire que l'allumage entièrement automatique de l'éclairage est requis si le conducteur n'a pas d'indication visible et de stimulus pour activer l'éclairage normal lorsqu'il fait sombre).

## 6.13.7. Témoin d'enclenchement:

- facultatif.»

d) dans l'appendice 4, le point 6.5 ci-après est inséré:

«6.5. Feu de circulation diurne: oui/non (\*);»

7) l'annexe VI est modifiée comme suit:

a) le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Feu de circulation diurne;»

b) le point 6.1.11 est remplacé par le texte suivant:

«6.1.11. Autres prescriptions:

- les feux de route des véhicules ayant tendance à pencher dans les virages peuvent être pourvus d'un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau (HIAS) tel que défini au paragraphe 2.25 du règlement n° 53 de la CEE-ONU, pour autant que toutes les prescriptions y applicables dudit règlement soient respectées,
- la valeur combinée de l'intensité maximale totale des feux de route pouvant être allumés simultanément ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100.»

c) le point 6.2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.2.3.1. En largeur:

- un unique feu de croisement indépendant peut être monté au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de croisement doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- un unique feu de croisement indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de croisement, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
- deux feux de croisement, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- lorsqu'il y a deux feux de croisement, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne peut excéder 400 mm.»

d) le point 6.2.11 est remplacé par le texte suivant:

«6.2.11. Autres prescriptions:

- les feux de croisement des véhicules ayant tendance à pencher dans les virages peuvent être pourvus d'un système de correction de l'inclinaison transversale du faisceau (HIAS) tel que défini au paragraphe 2.25 du règlement n° 53 de la CEE-ONU, pour autant que toutes les prescriptions y applicables dudit règlement soient remplies,
- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière est à 0,8 m ou moins du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,0 % à - 1,5 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière se situe entre 0,8 m et 1,0 m au-dessus du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,0 % à - 2,0 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- les feux de croisement dont le point le plus bas de la surface de sortie de la lumière est à 1,0 m ou plus du sol doivent être réglés avec une orientation initiale inclinée de - 1,5 % à - 2,0 %. La valeur précise peut être déclarée par le constructeur,
- pour les feux de croisement dont la source de lumière émet un flux lumineux objectif n'excédant pas 2 000 lumens et dont l'inclinaison initiale se situe entre - 1,0 % et - 1,5 %, l'inclinaison verticale doit rester entre - 0,5 % et - 2,5 % dans toutes les conditions de chargement. L'inclinaison verticale doit rester entre - 1,0 % et - 3,0 % si l'inclinaison initiale est fixée entre - 1,5 % et - 2,0 %. Un dispositif de réglage externe peut être utilisé pour satisfaire aux prescriptions, pour autant qu'aucun outil autre que ceux fournis avec le véhicule ne soit nécessaire,
- pour les feux de croisement dont la source de lumière émet un flux lumineux objectif excédant 2 000 lumens et dont l'inclinaison initiale se situe entre - 1,0 % et - 1,5 %, l'inclinaison verticale doit rester entre - 0,5 % et - 2,5 % dans toutes les conditions de chargement. L'inclinaison verticale doit rester entre - 1,0 % et - 3,0 % si l'inclinaison initiale est fixée entre - 1,5 % et - 2,0 %. Un dispositif de réglage de la portée des projecteurs peut être utilisé pour satisfaire aux prescriptions du présent point, pour autant que son activation soit entièrement automatique et que le temps de réponse soit inférieur à 30 secondes.»

e) le point 6.2.11.1 suivant est ajouté:

«6.2.11.1. Conditions d'essai:

- les prescriptions du point 6.2.11 relatives à l'inclinaison doivent être vérifiées comme suit:
  - véhicule à sa masse en ordre de marche plus une masse de 75 kg simulant le conducteur,
- véhicule chargé à sa masse maximale techniquement admissible, la masse étant distribuée de manière à atteindre les charges maximales sur essieu déclarées par le constructeur pour cette condition de chargement,
- véhicule avec une masse de 75 kg simulant le conducteur et chargé en outre de manière à atteindre la masse maximale admissible sur l'essieu arrière déclarée par le constructeur; toutefois, la charge sur l'essieu avant doit être aussi basse que possible dans ce cas,
- avant toute mesure, on doit imprimer au véhicule, à trois reprises, un mouvement de va-et-vient vertical puis un mouvement de va-et-vient horizontal sur au moins un tour de roue.»

f) le point 6.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.4.1. Nombre:

- un ou deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale n'excède pas 1 300 mm,
- deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm,
- un feu-stop additionnel de catégorie S3 ou S4 (c'est-à-dire un feu-stop monté en position centrale haute) peut être installé, pour autant que toutes les prescriptions pertinentes du règlement n° 48 de la CEE-ONU applicables à l'installation de tels feux-stop sur les véhicules de catégorie M1 soient respectées.»

g) le point 6.5.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.5.3.1. En largeur:

- un unique feu de position avant indépendant peut être installé au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de position avant doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- un unique feu de position avant indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de position avant, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
- deux feux de position avant, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- lorsqu'il y a deux feux de position avant, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne peut excéder 400 mm.»

h) le point 6.6.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.6.3.1. En largeur:

- un feu de position arrière unique doit être monté sur le véhicule de sorte que son centre de référence se situe dans le plan médian longitudinal du véhicule,
- deux feux de position arrière doivent être montés sur le véhicule de sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- dans le cas de véhicules ayant deux roues arrière et dont la largeur totale excède 1 300 mm, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne doit pas dépasser 400 mm.»

i) le point 6.12.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.12.3.1. En largeur:

- s'il n'y a qu'un seul catadioptr arrière, celui-ci doit être monté sur le véhicule de telle sorte que son centre de référence se situe dans le plan médian longitudinal du véhicule,
- s'il y a deux catadioptr arrière, ceux-ci doivent être montés sur le véhicule de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- s'il y a deux catadioptr arrière, la distance latérale entre les bords extérieurs des surfaces de sortie de la lumière et les bords extérieurs du véhicule ne peut excéder 400 mm.»

j) les points 6.14 à 6.14.7 ci-après sont ajoutés:

«6.14. Feu de circulation diurne

6.14.1. Nombre:

- un ou deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale n'excède pas 1 300 mm,
- deux, dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm.

6.14.2. Schéma d'installation:

- pas de prescriptions spécifiques.

6.14.3. Emplacement

6.14.3.1. En largeur:

- un unique feu de circulation diurne indépendant peut être installé au-dessus, en dessous ou à côté d'un autre feu avant. Si les feux sont empilés un au-dessus de l'autre, le centre de référence du feu de circulation diurne doit être situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. S'ils sont côte à côte, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- un unique feu de circulation diurne indépendant qui est mutuellement incorporé avec un autre feu avant doit être monté de telle sorte que son centre de référence soit situé dans le plan médian longitudinal du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule est équipé d'un autre feu avant à côté du feu de circulation diurne, leurs centres de référence doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule,
- deux feux de circulation diurne, qu'ils soient ou non mutuellement incorporés avec un autre feu avant, doivent être installés de telle sorte que leurs centres de référence soient symétriques par rapport au plan médian longitudinal du véhicule,
- les bords intérieurs des surfaces de sortie de la lumière doivent être écartés d'au moins 500 mm dans le cas des véhicules dont la largeur totale excède 1 300 mm.

6.14.3.2. En hauteur:

- un minimum de 250 mm, et un maximum de 1 500 mm au-dessus du sol.

6.14.3.3. En longueur:

- à l'avant du véhicule. Cette prescription est considérée satisfaite si la lumière émise n'est pas une cause de gêne pour le conducteur, ni directement ni indirectement, par l'intermédiaire des rétroviseurs et/ou d'autres surfaces réfléchissantes du véhicule.

6.14.3.4. Distance:

- si la distance entre le feu indicateur de direction avant et le feu de circulation diurne est de 40 mm ou moins, les branchements électriques du feu de circulation diurne sur le côté pertinent du véhicule doivent être tels que:
  - soit il est éteint,
  - soit son intensité lumineuse est réduite à un niveau n'excédant pas 140 cddurant la période entière d'activation du feu indicateur de direction avant concerné (y compris pendant les phases d'extinction).

6.14.4. Visibilité géométrique:

- $\alpha = 10$  degrés vers le haut et 10 degrés vers le bas,
- $\beta = 20$  degrés vers la gauche et vers la droite s'il n'y a qu'un seul feu de circulation diurne,
- $\beta = 20$  degrés vers l'extérieur et 20 degrés vers l'intérieur s'il y a deux feux de circulation diurne.

6.14.5. Orientation:

- vers l'avant; peut accompagner l'angle de braquage du guidon.

6.14.6. Branchements électriques:

- tous les feux de circulation diurne doivent s'allumer lorsque le commutateur principal est activé; toutefois, ils peuvent rester éteints dans les conditions suivantes:
  - la commande de transmission automatique est en position "stationnement",

- le frein de stationnement est activé, ou
- durant le temps précédant la mise en mouvement du véhicule pour la première fois après chaque activation manuelle du commutateur principal et du système de propulsion du véhicule,
- les feux de circulation diurne peuvent être désactivés manuellement; toutefois, ce ne doit être possible que si la vitesse du véhicule n'excède pas 10 km/h. Les feux doivent être automatiquement réactivés lorsque la vitesse du véhicule excède 10 km/h ou lorsque le véhicule a parcouru plus de 100 m,
- les feux de circulation diurnes doivent être automatiquement désactivés dans chacun des cas suivants:
  - le véhicule est mis à l'arrêt au moyen du commutateur principal,
  - les feux antibrouillard avant sont activés,
  - les feux sont allumés, sauf lorsqu'ils sont utilisés pour donner des signaux lumineux intermittents à court intervalle, et
  - dans des conditions d'éclairage ambiantes de moins de 1 000 lux, lorsque la vitesse indiquée sur le tachymètre du véhicule est encore clairement lisible (par exemple, lorsque l'éclairage du tachymètre est toujours allumé) et que le véhicule n'est pas équipé d'un témoin vert non clignotant conformément au point 6.5.9 ou d'un témoin d'enclenchement vert spécifique au feu de circulation diurne identifié par le symbole approprié. Dans un tel cas, les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être automatiquement activés simultanément moins de 2 secondes après que le niveau d'éclairage ambiant est tombé en dessous de 1 000 lux. Si les conditions d'éclairage ambiantes atteignent par la suite un niveau d'au moins 7 000 lux, les feux de circulation diurne doivent être automatiquement réactivés, tandis que les feux de croisement et les dispositifs d'éclairage requis au point 11 de l'annexe I, section B, doivent être désactivés simultanément dans un laps de temps compris entre 5 et 300 secondes (c'est-à-dire que l'allumage entièrement automatique de l'éclairage est requis si le conducteur n'a pas d'indication visible et de stimulus pour activer l'éclairage normal lorsqu'il fait sombre).

6.14.7. Témoin d'enclenchement:

- facultatif.»

k) dans l'appendice 4, le point 6.5 est remplacé par le texte suivant:

«6.5. Feu de circulation diurne: oui/non (\*)».

---



# DÉCISIONS

## DÉCISION 2013/725/PESC DU CONSEIL

du 9 décembre 2013

**modifiant et prorogeant la décision 2012/173/PESC relative à l'activation du centre d'opérations de l'Union européenne pour les missions et l'opération relevant de la politique de sécurité et de défense commune se déroulant dans la Corne de l'Afrique**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 42, paragraphe 4, et son article 43, paragraphe 2,

vu la proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité,

considérant ce qui suit:

(1) Le 16 juillet 2012, le Conseil a adopté la décision 2012/389/PESC <sup>(1)</sup> relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR).

(2) Le 8 octobre 2013, le Comité politique et de sécurité (COPS) a convenu que le mandat du centre d'opérations de l'Union européenne pour les missions et l'opération relevant de la politique de sécurité et de défense commune se déroulant dans la Corne de l'Afrique devrait être prolongé pour une période de douze mois.

(3) Il y a donc lieu de modifier et de proroger la décision 2012/173/PESC du Conseil <sup>(2)</sup> en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### Article premier

La décision 2012/173/PESC est modifiée comme suit:

1) À l'article 1<sup>er</sup>, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le centre d'opérations de l'Union européenne est activé afin de soutenir les missions et l'opération relevant de la PSDC qui se déroulent dans la Corne de l'Afrique, à savoir l'opération Atalanta, l'EUTM Somalia et l'EUCAP Nestor.».

<sup>(1)</sup> Décision 2012/389/PESC du Conseil du 16 juillet 2012 relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR) (JO L 187 du 17.7.2012, p. 40).

<sup>(2)</sup> Décision 2012/173/PESC du Conseil du 23 mars 2012 relative à l'activation du centre d'opérations de l'Union européenne pour les missions et l'opération relevant de la politique de sécurité et de défense commune se déroulant dans la Corne de l'Afrique (JO L 89 du 27.3.2012, p. 66).

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2, point a), est remplacé par le texte suivant:

«a) fournir, en tirant parti de son expertise militaire et de ses compétences spécialisées en matière de planification, un soutien direct au commandant des opérations civiles pour la planification opérationnelle et la conduite de l'EUCAP Nestor;»;

b) le paragraphe 2, point f), est remplacé par le texte suivant:

«f) faciliter la coordination et améliorer les synergies entre l'opération Atalanta, l'EUTM Somalia et l'EUCAP Nestor, dans le cadre de la stratégie pour la Corne de l'Afrique et en liaison avec le Représentant spécial de l'Union européenne pour la Corne de l'Afrique.».

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le capitaine (de vaisseau) Ad VAN DER LINDE est nommé chef du centre d'opérations de l'Union européenne pour une période de deux ans.»;

b) le paragraphe ci-après est ajouté:

«1 bis. Le Conseil autorise le COPS, conformément à l'article 38 du TUE, à prendre des décisions concernant la nomination des futurs chefs du centre d'opérations de l'Union européenne.».

4) À l'article 9, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Elle est applicable du 23 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2015.».

*Article 2*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 9 décembre 2013.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
A. PABEDINSKIENĖ

---

## DÉCISION 2013/726/PESC DU CONSEIL

du 9 décembre 2013

## à l'appui de la résolution 2118 (2013) du Conseil de sécurité des Nations unies et la décision EC-M-33/Dec 1 du Conseil exécutif de l'OIAC, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'UE contre la prolifération des armes de destruction massive

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 26, paragraphe 2, et son article 31, paragraphe 1,

vu la proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 27 septembre 2013, le Conseil exécutif de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques (OIAC) a adopté, au cours de sa session EC-M-33, une «décision sur la destruction des armes chimiques syriennes».
  - (2) Le 27 septembre 2013, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté la résolution (2013) 2118, entérinant la décision du Conseil exécutif de l'OIAC et se disant profondément indigné que des armes chimiques aient été utilisées le 21 août 2013 à Rif-Damas, comme l'a constaté la mission des Nations unies dans son rapport, condamnant le fait que des civils ont été tués à cette occasion, affirmant que l'emploi d'armes chimiques constitue une violation grave du droit international et soulignant que ceux qui y ont recouru doivent répondre de leurs actes, insistant en outre sur le fait que la seule solution à la crise syrienne est un processus politique sans exclusive, dirigé par les Syriens, fondé sur le Communiqué de Genève du 30 juin 2012, et soulignant que la conférence internationale sur la Syrie doit être convoquée dès que possible.
  - (3) Dans une déclaration, le gouvernement de la République arabe syrienne a reconnu l'existence d'un vaste programme d'armes chimiques et de quantités considérables d'armes chimiques, y compris les composantes chimiques toxiques dangereuses de ces armes, qui suscitent d'importantes préoccupations en termes de non-prolifération, de désarmement et de sécurité.
  - (4) À la suite de l'adhésion de la République arabe syrienne à la convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction (ci-après dénommée «convention sur les armes chimiques» ou «CAC»), d'application à compter du 14 octobre 2013, l'OIAC est chargée de vérifier le respect par la Syrie de la CAC et des termes de toute décision pertinente du Conseil exécutif de l'OIAC et, dans le cadre de la mission
- conjointe, de contrôler le respect des termes de toute résolution pertinente du Conseil de sécurité des Nations unies.
  - (5) Le 16 octobre 2013, le directeur général de l'OIAC a rappelé aux États parties à la CAC (note S/1132/2013) que, dans sa décision sur la destruction des armes chimiques syriennes (EC-M-33/DEC. 1), le Conseil exécutif avait notamment décidé «d'examiner d'urgence les mécanismes de financement des activités menées par le Secrétariat vis-à-vis la République arabe syrienne et d'appeler tous les États parties qui sont en mesure de le faire à verser des contributions volontaires au bénéfice d'activités menées en application de cette décision». Dans cette même note, un appel était lancé «à tous les États parties pour qu'ils envisagent d'apporter des contributions volontaires, quel qu'en soit le montant, à un fonds spécial pour la Syrie afin d'aider l'Organisation à faire face à ce qui est peut-être l'un des plus grands défis de son histoire». Ce fonds peut également accepter des contributions d'autres sources, y compris d'organisations non gouvernementales, d'institutions ou de donateurs privés.
  - (6) Dans ses conclusions du 21 octobre 2013, le Conseil de l'Union européenne a salué la décision du Conseil exécutif de l'OIAC et la résolution 2118 du Conseil de sécurité des Nations unies, et a réitéré que l'Union était prête à envisager d'apporter une aide.
  - (7) Le 12 décembre 2013, le Conseil européen a adopté la stratégie de l'UE contre la prolifération des armes de destruction massive (ci-après dénommée «stratégie»), dont le chapitre III comporte une liste de mesures qui doivent être prises tant dans l'Union que dans les pays tiers afin de lutter contre cette prolifération.
  - (8) La stratégie met en évidence le rôle déterminant que jouent la CAC et l'OIAC en faveur d'un monde exempt d'armes chimiques.
  - (9) L'Union s'emploie activement à mettre en œuvre la stratégie et à donner effet aux mesures énumérées dans son chapitre III, notamment en fournissant des ressources financières en vue de soutenir des projets spécifiques menés par des institutions multilatérales comme l'OIAC. Le Conseil a donc adopté, le 23 mars 2012, la décision 2012/166/PESC<sup>(1)</sup> visant à soutenir les activités de l'OIAC.

<sup>(1)</sup> Décision 2012/166/PESC du Conseil du 23 mars 2012 visant à soutenir les activités de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques (OIAC) dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'UE contre la prolifération des armes de destruction massive (JO L 87 du 24.3.2012, p. 49).

- (10) Le 21 novembre 2013, le directeur général de l'OIAC a demandé à l'Union de contribuer au fonds spécial pour la Syrie.
- (11) La mise en œuvre technique de la présente décision devrait être confiée à l'OIAC. Les projets soutenus par l'Union ne peuvent être financés qu'au moyen de contributions volontaires au fonds spécial de l'OIAC. Les contributions que fournira l'Union serviront à permettre à l'OIAC de remplir les tâches décrites dans les décisions pertinentes du Conseil exécutif de l'OIAC du 27 septembre et du 15 novembre 2013, et dans la résolution 2118 du Conseil de sécurité des Nations unies du 27 septembre 2013.
- (12) La Commission devrait être chargée de vérifier que la contribution financière de l'Union est correctement mise en œuvre,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

1. L'Union apporte son soutien aux activités de l'OIAC en contribuant aux coûts liés à l'inspection et à la vérification de la destruction des armes chimiques syriennes, ainsi qu'aux coûts liés à des activités complémentaires aux tâches essentielles qui lui ont été confiées pour donner suite à la résolution 2118 (2013) du Conseil de sécurité des Nations unies, à la décision du Conseil exécutif de l'OIAC du 28 septembre 2013 sur la destruction des armes chimiques syriennes et à des résolutions et décisions ultérieures liées à cette question.
2. Le projet soutenu grâce à la présente décision du Conseil vise à fournir des produits pour la connaissance de situations liés à la sécurité de la mission conjointe OIAC-ONU, y compris l'état du réseau routier, par la fourniture à l'OIAC des images satellite et d'autres informations utiles produites par le Centre satellitaire de l'Union (CSUE).

Une description détaillée du projet figure dans l'annexe.

*Article 2*

1. Le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité (ci-après dénommé «HR») assume la responsabilité de la mise en œuvre de la présente décision.
2. La mise en œuvre technique des projets visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, est confiée à l'OIAC. Celle-ci s'acquitte de cette tâche sous la responsabilité du HR. À cette fin, le HR conclut les arrangements nécessaires avec l'OIAC.

*Article 3*

1. Le montant de référence financière pour l'exécution des projets visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, est de 2 311 842 EUR.
2. La gestion des dépenses financées par le montant fixé au paragraphe 1 s'effectue selon les procédures et règles applicables au budget de l'Union.
3. La Commission supervise la bonne gestion des dépenses visées au paragraphe 1. Elle conclut à cet effet une convention de financement avec l'OIAC. Cette convention prévoit que l'OIAC s'assure que la contribution de l'Union bénéficie d'une visibilité adaptée à son importance.
4. La Commission s'efforce de conclure la convention de financement visée au paragraphe 3 le plus tôt possible après l'entrée en vigueur de la présente décision. Elle informe le Conseil des problèmes qui pourraient se poser dans le cadre de ce processus et de la date de conclusion de la convention de financement.

*Article 4*

1. Le HR rend compte au Conseil de la mise en œuvre de la présente décision, sur la base de rapports établis périodiquement par l'OIAC. Ces rapports servent de base à l'évaluation que doit effectuer le Conseil.
2. La Commission fait rapport des aspects financiers de la mise en œuvre du projet visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2.

*Article 5*

1. La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.
2. Elle expire douze mois après la date de conclusion de la convention de financement entre la Commission et l'OIAC visée à l'article 3, paragraphe 3, ou elle expire le 10 juin 2014 si aucune convention de financement n'a été conclue avant cette date.

Fait à Bruxelles, le 9 décembre 2013.

Par le Conseil  
Le président  
A. PABEDINSKIENĚ

## ANNEXE

**SOUTIEN DE L'UNION EUROPÉENNE À LA RÉOLUTION 2118 (2013) DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DES NATIONS UNIES ET À LA DÉCISION EC-M-33/DEC. 1 DU CONSEIL EXÉCUTIF DE L'OIAC, DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE DE L'UE CONTRE LA PROLIFÉRATION DES ARMES DE DESTRUCTION MASSIVE****Projet: Fournir un appui satellitaire à l'OIAC dans le cadre de la mission conjointe OIAC-ONU***Objectif:*

Soutenir l'OIAC dans le cadre de la mission conjointe OIAC-ONU dans les tâches qui lui incombent au titre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations unies et des décisions pertinentes du Conseil exécutif de l'OIAC, ainsi qu'aux termes de la convention sur les armes chimiques.

*Résultats:*

Évaluation de l'état du réseau routier, notamment la localisation des barrages routiers et des tronçons où il est difficile de circuler, et renforcement de la connaissance de situations sur le terrain liées à la sécurité de la mission conjointe OIAC-ONU déployée en Syrie et s'agissant des endroits à visiter/inspecter.

*Activités:*

En soutien à l'OIAC, jusqu'à cinq séries d'images satellite produites par le Centre satellitaire de l'Union (CSUE) seront communiquées chaque semaine depuis la signature du contrat jusqu'au 31 décembre 2014.

L'ONU et l'OIAC déploieront leurs activités en coopération avec des partenaires ad hoc, y compris des organisations et agences internationales, afin de mettre en place de réelles synergies et d'éviter les doubles emplois.

---

**DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION****du 6 décembre 2013****établissant les modalités de notification des informations relatives à l'adoption et à la révision notable des plans de gestion des déchets et des programmes de prévention des déchets***[notifiée sous le numéro C(2013) 8641]***(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2013/727/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives <sup>(1)</sup>, et notamment son article 33, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 28 de la directive 2008/98/CE, les États membres doivent veiller à ce que leurs autorités compétentes établissent un ou plusieurs plans de gestion des déchets qui couvrent l'ensemble du territoire géographique de l'État membre concerné.
- (2) En outre, le 12 décembre 2013 au plus tard, les États membres sont tenus d'établir des programmes de prévention des déchets conformément à l'article 29 de la directive 2008/98/CE.
- (3) Afin de faciliter l'envoi d'informations à la Commission sur l'adoption et les révisions notables de ces plans et programmes, il convient d'adopter les modalités de notification de ces informations.

- (4) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 39 de la directive 2008/98/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les États membres utilisent les formats précisés aux annexes I et II de la présente décision pour notifier à la Commission les informations relatives à l'adoption et aux révisions notables des plans de gestion des déchets et des programmes de prévention des déchets visés aux articles 28 et 29 de la directive 2008/98/CE.

*Article 2*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 décembre 2013.

*Par la Commission*

Janez POTOČNIK

*Membre de la Commission*

---

<sup>(1)</sup> JO L 312 du 22.11.2008, p. 3.

## ANNEXE I

**MODALITÉS DE NOTIFICATION DES INFORMATIONS RELATIVES À L'ADOPTION ET À LA RÉVISION NOTABLE DES PLANS DE GESTION DES DÉCHETS**

Nom du plan:

.....

Instance administrative (nom, adresse, adresse électronique et autres informations utiles, le cas échéant) chargée de l'adoption/la révision du plan:

.....

Lien électronique vers un site web accessible au public contenant le plan:

.....

Instance administrative (nom, adresse, adresse électronique et autres informations utiles, le cas échéant) chargée de la coordination des informations fournies dans le présent formulaire:

.....

Veuillez cocher la case appropriée:

Adoption d'un nouveau plan de gestion des déchets

Révision notable d'un plan de gestion des déchets

*(Important: veuillez indiquer le numéro de la ou des pages du plan notifié et/ou du document de référence pour chacune des questions)*

**1. Informations générales**

1.1. Date d'adoption/de révision (mois/année):

1.2. Le plan couvre-t-il l'intégralité du territoire de l'État membre?

Oui

Non

Dans la négative, veuillez indiquer les parties du territoire qui ne sont pas couvertes et préciser la raison pour laquelle elles ne le sont pas:

.....

1.3. Quels déchets entrent dans le champ d'application du plan de gestion?

Tous les flux de déchets

Les déchets municipaux solides

Les déchets dangereux

Les flux de déchets spécifiques. Veuillez préciser:

Si tous les flux de déchets n'entrent pas dans le champ d'application du plan, veuillez mentionner les plans supplémentaires pertinents:

.....

1.4. Le plan est-il conforme aux exigences de la directive 2008/98/CE?

Oui

Non

Dans la négative, veuillez en indiquer les raisons:

.....

1.5. Le plan est-il conçu conformément à la hiérarchie des déchets énoncée à l'article 4 de la directive 2008/98/CE?

Oui

Non

Dans la négative, veuillez préciser pour quels flux de déchets le plan s'écarte de la hiérarchie des déchets et pour quelles raisons il s'en écarte:

.....

1.6. Le plan inclut-il des programmes de prévention des déchets?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez fournir des liens vers les sites web correspondants:

1.7. Comment les acteurs concernés, les autorités et le grand public ont-ils participé à l'élaboration des plans de gestion des déchets et des programmes de prévention des déchets?

## 2. Informations relatives aux systèmes de collecte et aux installations de traitement des déchets

2.1. Le plan évalue-t-il la nécessité de nouveaux systèmes de collecte et de nouvelles grandes installations d'élimination ou de valorisation, ainsi que les investissements y afférents?

Oui

Non

2.2. Le plan fournit-il des informations relatives à la localisation des grandes installations d'élimination ou de valorisation et aux critères présidant au choix de cette localisation?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez préciser où ces critères sont mentionnés dans le plan:

## 3. Informations relatives aux objectifs en matière de déchets

3.1. Les emballages et les déchets d'emballages sont-ils couverts par le plan [article 14 de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>],

Oui

Non

3.2. Le plan définit-il des stratégies ou des mesures relatives à la mise en œuvre de la réduction du volume de déchets biodégradables mis en décharge [article 5 de la directive 1999/31/CE du Conseil <sup>(2)</sup>]?

Oui

Non

3.3. Le plan contribuera-t-il à atteindre les objectifs consistant à détourner les déchets biodégradables de la mise en décharge?

Oui

Non

3.4. Le plan évalue-t-il l'utilité et la pertinence d'instruments économiques et autres, tels que des taxes de mise en décharge, pour régler les problèmes liés aux déchets?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez préciser quels instruments économiques et mesures connexes sont inscrits dans le plan:

<sup>(1)</sup> JO L 365 du 31.12.1994, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 182 du 16.7.1999, p. 1.



## ANNEXE II

**MODALITÉS DE NOTIFICATION DES INFORMATIONS RELATIVES À L'ADOPTION ET À LA RÉVISION NOTABLE DES PROGRAMMES DE PRÉVENTION DES DÉCHETS**

Nom du programme:

.....

Lien électronique vers un site web accessible au public contenant ce programme:

.....

Instance administrative (nom, adresse, adresse électronique et autres informations utiles, le cas échéant) chargée de l'adoption/la révision du programme:

.....

Instance administrative (nom, adresse, adresse électronique et autres informations utiles, le cas échéant) chargée de la coordination des réponses:

.....

Veuillez cocher la case appropriée:

Adoption d'un nouveau programme de prévention des déchets

Révision notable d'un programme de prévention des déchets <sup>(1)</sup>

En cas de notification d'une révision substantielle d'un programme de prévention des déchets, quel plan/programme cette révision concerne-t-elle?

Veuillez décrire brièvement le champ d'application et les principaux éléments de la révision en précisant où figurent les éléments révisés dans le programme de prévention des déchets:

.....

*(Important: veuillez indiquer le numéro de la ou des pages du programme notifié et/ou du document de référence pour chacune des questions)*

### 1. Informations générales

1.1. Date d'adoption/de révision (mois/année):

1.2. Le plan couvre-t-il l'intégralité du territoire de votre État membre?

Oui

Non

Dans la négative, veuillez indiquer les parties du territoire qui ne sont pas couvertes et préciser la raison pour laquelle elles ne le sont pas:

.....

1.3. Le programme est-il intégré dans un plan de gestion des déchets?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez préciser le(s) plan(s) de gestion des déchets concerné(s):

.....

<sup>(1)</sup> Applicable uniquement si un programme de prévention des déchets a déjà été notifié à la Commission européenne.

1.4. Le programme figure-t-il dans un ou plusieurs autres programmes environnementaux?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez préciser dans quel(s) programmes(s):

.....

**2. Informations relatives à la prévention des déchets**

2.1. Le programme décrit-il les mesures existantes en matière de prévention des déchets?

Oui

Non

2.2. Le programme fixe-t-il des objectifs en matière de prévention des déchets?

Oui

Non

2.3. Dans quelle mesure ces objectifs et ces mesures visent-ils à découpler la croissance économique des incidences environnementales de la production de déchets?

.....

2.4. Le programme fixe-t-il des jalons quantitatifs et/ou qualitatifs en ce qui concerne les mesures adoptées en matière de prévention des déchets?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer si elles sont d'ordre qualitatif et/ou quantitatif et le numéro de la/des page(s):

.....

2.5. Le programme prévoit-il des objectifs qualitatifs et/ou quantitatifs et des indicateurs?

Oui

Non

Dans l'affirmative, veuillez indiquer s'ils sont d'ordre qualitatif et/ou quantitatif et le numéro de la/des page(s):

.....

---



EUR-Lex (<http://new.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>



Office des publications de l'Union européenne  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

FR