



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2015/138 du Conseil du 29 janvier 2015 modifiant le règlement (UE) n° 208/2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes eu égard à la situation en Ukraine 1
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/139 de la Commission du 27 janvier 2015 modifiant le règlement (CE) n° 1484/95 en ce qui concerne la fixation des prix représentatifs dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine 3
- ★ Règlement (UE) 2015/140 de la Commission du 29 janvier 2015 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite et corrigeant ce règlement 5
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2015/141 de la Commission du 29 janvier 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 367/2014 fixant le solde net disponible pour les dépenses du FEAGA 11
- Règlement d'exécution (UE) 2015/142 de la Commission du 29 janvier 2015 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 14

DÉCISIONS

- ★ Décision (PESC) 2015/143 du Conseil du 29 janvier 2015 modifiant la décision 2014/119/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes au regard de la situation en Ukraine 16
- ★ Décision d'exécution (UE) 2015/144 de la Commission du 28 janvier 2015 fixant les procédures applicables à l'introduction de demandes de subventions et de demandes de paiement ainsi que les informations connexes à fournir, en ce qui concerne les mesures d'urgence prises contre les maladies animales visées dans le règlement (UE) n° 652/2014 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2015) 250] 17

ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

- ★ Règlement n° 78 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L₁, L₂, L₃, L₄ et L₅ en ce qui concerne le freinage [2015/145] 30

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2015/138 DU CONSEIL

du 29 janvier 2015

modifiant le règlement (UE) n° 208/2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes eu égard à la situation en Ukraine

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 215,

vu la décision 2014/119/PESC du Conseil du 5 mars 2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes au regard de la situation en Ukraine ⁽¹⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 208/2014 du Conseil ⁽²⁾ donne effet à certaines mesures prévues par la décision 2014/119/PESC et prévoit le gel des fonds et des ressources économiques de certaines personnes identifiées comme étant responsables de détournements de fonds appartenant à l'État ukrainien et de personnes responsables de violations des droits de l'homme en Ukraine, ainsi que de personnes physiques ou morales, d'entités ou d'organismes qui leur sont liés.
- (2) Le 29 janvier 2015, le Conseil a adopté la décision (PESC) 2015/143 ⁽³⁾ qui modifie la décision 2014/119/PESC et précise les critères de désignation pour le gel des fonds visant les personnes responsables de détournements de fonds appartenant à l'État ukrainien.
- (3) Cette modification entre dans le champ d'application du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et, de ce fait, une action réglementaire au niveau de l'Union est nécessaire pour en assurer la mise en œuvre, notamment afin d'en garantir l'application uniforme dans tous les États membres. Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 208/2014 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 3 du règlement (UE) n° 208/2014, le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Aux fins du paragraphe 1, les 'personnes identifiées comme étant responsables de détournements de fonds appartenant à l'État ukrainien' incluent des personnes faisant l'objet d'une enquête des autorités ukrainiennes:

- a) pour détournement de fonds ou d'avoirs publics ukrainiens, ou pour complicité dans un tel détournement; ou
- b) pour abus de pouvoir en qualité de titulaire de charge publique dans le but de se procurer ou de procurer à un tiers un avantage injustifié, causant ainsi une perte pour les fonds ou les avoirs publics ukrainiens, ou pour complicité dans un tel abus.»

⁽¹⁾ JO L 66 du 6.3.2014, p. 26.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 208/2014 du Conseil du 5 mars 2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes eu égard à la situation en Ukraine (JO L 66 du 6.3.2014, p. 1).

⁽³⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2015.

Par le Conseil

Le président

F. MOGHERINI

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/139 DE LA COMMISSION**du 27 janvier 2015****modifiant le règlement (CE) n° 1484/95 en ce qui concerne la fixation des prix représentatifs dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 183, point b),vu le règlement (UE) n° 510/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 déterminant le régime d'échange applicable à certaines marchandises résultant de la transformation de produits agricoles et abrogeant les règlements (CE) n° 1216/2009 et (CE) n° 614/2009 du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 5, paragraphe 6, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1484/95 de la Commission ⁽³⁾ a fixé les modalités d'application du régime relatif à l'application des droits additionnels à l'importation et a fixé les prix représentatifs dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine.
- (2) Il résulte du contrôle régulier des données, sur lesquelles est basée la détermination des prix représentatifs pour les produits des secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine, qu'il s'impose de modifier les prix représentatifs pour les importations de certains produits en tenant compte de variations des prix selon l'origine.
- (3) Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 1484/95 en conséquence.
- (4) En raison de la nécessité d'assurer que cette mesure s'applique le plus rapidement possible après la mise à disposition des données actualisées, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 1484/95 est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le 27 janvier 2015.

*Par la Commission,
au nom du président,
Jerzy PLEWA*

Directeur général de l'agriculture et du développement rural

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 150 du 20.5.2014, p. 1.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1484/95 de la Commission du 28 juin 1995 portant modalités d'application du régime relatif à l'application des droits additionnels à l'importation et fixant des prix représentatifs, dans les secteurs de la viande de volaille et des œufs ainsi que pour l'ovalbumine, et abrogeant le règlement n° 163/67/CEE (JO L 145 du 29.6.1995, p. 47).

ANNEXE

«ANNEXE I

Code NC	Désignation des marchandises	Prix représentatif (en EUR/100 kg)	Garantie visée à l'article 3 (en EUR/100 kg)	Origine ⁽¹⁾
0207 12 10	Carcasses de poulets présentation 70 %, congelées	125,5	0	AR
0207 12 90	Carcasses de poulets présentation 65 %, congelées	150,6 146,2	0 0	AR BR
0207 14 10	Morceaux désossés de coqs ou de poules, congelés	327,9 232,8 349,8 277,5	0 20 0 7	AR BR CL TH
0207 14 50	Poitrines de poulets, congelées	213,4	0	BR
0207 14 60	Cuisses de poulets, congelées	134,5	3	BR
0207 27 10	Morceaux désossés de dindes, congelés	372,2 516,1	0 0	BR CL
1602 32 11	Préparations non cuites de coqs ou de poules	254,6	10	BR

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1106/2012 de la Commission du 27 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 471/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers, en ce qui concerne la mise à jour de la nomenclature des pays et territoires (JO L 328 du 28.11.2012, p. 7). Le code "ZZ" représente "autres origines".»

RÈGLEMENT (UE) 2015/140 DE LA COMMISSION**du 29 janvier 2015****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite et corrigeant ce règlement**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Les exploitants et le personnel qui participent à l'exploitation de certains aéronefs doivent satisfaire aux exigences essentielles établies à l'annexe IV, point 8.b, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (2) Le règlement (UE) n° 965/2012 ⁽²⁾ de la Commission établit les conditions nécessaires à une exploitation sûre des aéronefs.
- (3) Afin d'atténuer les risques liés aux erreurs causées par une perturbation ou une distraction de l'équipage de conduite pendant certaines phases de vol, il convient d'obliger les exploitants à faire en sorte que l'équipage de conduite ne soit pas requis d'accomplir, durant les phases critiques de vol, d'autres tâches, que celles qui sont nécessaires à l'exploitation sûre des aéronefs.
- (4) Le règlement (UE) n° 965/2012 fixe une limite au nombre de personnes pouvant se trouver à bord. Toutefois, cette limite ne se justifie pas par des raisons de sécurité. L'article 5, paragraphe 7, dudit règlement doit par conséquent être adapté.
- (5) Le règlement (UE) n° 71/2014 ⁽³⁾ de la Commission a inséré un article 9 bis dans le règlement (UE) n° 965/2012. Le règlement de la Commission (UE) n° 83/2014 ⁽⁴⁾ a inséré ultérieurement un deuxième article 9 bis qui aurait dû être numéroté «article 9 ter». Dans l'intérêt de la clarté et de la sécurité juridique, cet article 9 bis tel qu'inséré par le règlement (UE) n° 83/2014 doit être remplacé et correctement numéroté.
- (6) Pour des raisons de sécurité juridique et aux fins de cohérence avec les termes utilisés dans le règlement (CE) n° 216/2008, il est nécessaire, dans certaines langues, de corriger certains termes utilisés dans le règlement (UE) n° 965/2012.
- (7) Il convient dès lors de modifier et de corriger le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence.
- (8) Les mesures prévues au présent règlement reposent sur l'avis ⁽⁵⁾ émis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 23 du 28.1.2014, p. 27).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 28 du 31.1.2014, p. 17).

⁽⁵⁾ Avis n° 05/2013 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 10 juin 2013 en vue d'un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les procédures relatives au concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

1. L'article 5 est modifié comme suit:

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

«4. Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris à des fins non commerciales spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»;

b) au paragraphe 5, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) les autres avions et hélicoptères ainsi que les ballons et planeurs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»

c) au paragraphe 7, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«En dehors des membres de l'équipage, les personnes autres que celles indispensables à l'exécution de la mission ne sont pas transportées à bord.»

2. L'article 6 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«2. Dans le cas des avions, par dérogation à l'article 5, paragraphe 1, les aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008, lorsqu'ils sont exploités à des fins de CAT, ne peuvent l'être que dans les conditions établies dans la décision C(2009) 7633 de la Commission du 14 octobre 2009.»

b) au paragraphe 4 bis, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«4 bis Par dérogation à l'article 5, paragraphes 1 et 6, les exploitations suivantes d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes, de ballons et de planeurs, peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII.».

3. L'article 9 bis tel qu'inséré par le règlement (UE) n° 83/2014 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9 ter

Révision

L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III. L'Agence présente un premier rapport sur les résultats de cet examen, le 18 février 2019 au plus tard.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen évalue l'incidence des éléments suivants au moins, sur la vigilance du personnel navigant:

a) services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée;

b) services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée;

c) services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu;

d) services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6);

- e) services de garde, tels que réserves, suivis de services de vols, et
 - f) horaires perturbateurs.»
4. Les annexes I, III, IV, VI et VIII sont modifiées conformément à l'annexe I du présent règlement.

Article 2

Le règlement (UE) n° 965/2012 est corrigé comme suit:

1. L'article 6, paragraphe 7, est remplacé par le texte suivant:

«7. Par dérogation au point SPA.PBN.100 PBN de l'annexe V, l'exploitation d'avions motorisés autres que complexes à des fins non commerciales dans un espace aérien désigné, sur des routes ou conformément à des procédures données pour lesquels des spécifications reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) sont établies reste soumise aux conditions définies par la législation nationale des États membres jusqu'à l'adoption et la mise en application des modalités d'exécution s'y rapportant.»

2. Les annexes II, III, IV, VII et VIII sont corrigées comme indiqué à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

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

Toutefois, l'article 1^{er}, point 3), s'applique à partir du 18 février 2016.

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

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE I

Les annexes I, III, IV, VI et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

1. À l'annexe I, le point 109 *bis*) suivant est ajouté:

«109 *bis*) “compartiment stérile de l'équipage de conduite” désigne toute période pendant laquelle les membres de l'équipage de conduite ne doivent pas être perturbés ou distraits, sauf pour des raisons critiques liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ou à la sécurité des occupants;»

2. À l'annexe III (PARTIE ORO):

a) au point ORO.GEN.110, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) L'exploitant établit des procédures et des consignes en vue d'exploiter chaque type d'aéronef en toute sécurité, définissant les tâches et responsabilités des membres d'équipage et du personnel au sol, pour tous les types d'opérations au sol et en vol. Ces procédures et consignes n'imposent pas aux membres d'équipage d'effectuer, pendant les phases critiques de vol, des activités autres que celles nécessaires à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef. Des procédures et consignes doivent également être prévues concernant le concept de compartiment stérile de l'équipage de conduite.»

b) au point ORO.MLR.105, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Une liste minimale d'équipements (LME) est établie conformément au point 8.a.3 de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, reposant sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans les données établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012. Si aucune LMER n'a été établie dans le cadre des données d'adéquation opérationnelle, la LME peut reposer sur la LMER pertinente acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.»

3. À l'annexe IV (PARTIE CAT), le point suivant est ajouté:

«CAT.GEN.MPA.124 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage des aéronefs afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

4. À l'annexe VI (PARTIE NCC), le point suivant est ajouté:

«NCC.GEN.119 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

5. À l'annexe VIII (PARTIE SPO), le point suivant est ajouté:

«SPO.GEN.119 Roulage des aéronefs

L'exploitant établit des procédures de roulage des aéronefs afin de garantir une exploitation en toute sécurité et d'améliorer la sécurité sur les pistes.»

ANNEXE II

Les annexes II, III, IV, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont corrigées comme suit:

1. À l'annexe II:

a) au point ARO.GEN.220 a), le point 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) la surveillance de l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes par des exploitants de transport aérien non commercial;»

b) au point ARO.GEN.300 a), le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) le maintien de la conformité des exploitants d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales avec les exigences applicables; et»

2. À l'annexe III:

a) au point ORO.GEN.110 k), le point ii) est remplacé par le texte suivant:

«ii) des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ou moins,»

b) au point ORO.FC.005 b), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec

— des avions monomoteurs à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5, ou

— des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5;»

c) au point ORO.FC.105 d), le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées en VFR de jour, au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5.»

d) au point ORO.FC.230 b), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol dans un hélicoptère motorisé autre que complexe peut accomplir le contrôle hors ligne de l'exploitant dans un seul des types utilisés pour lesquels il possède une qualification. Le contrôle hors ligne de l'exploitant est effectué systématiquement sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle hors ligne. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle hors ligne de l'exploitant sont mentionnés dans le manuel d'exploitation.»

e) au point ORO.FC.230 b), le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Nonobstant le point ORO.FC.145 a) 2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères motorisés autres que complexes de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant et formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder au contrôle. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées.»

3. À l'annexe IV:

a) au point CAT.GEN.MPA.180 b), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«b) Nonobstant le point a), dans le cas de l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes en VFR de jour, qui décollent et atterrissent sur le même aéroport ou site d'exploitation au cours d'une période de 24 heures, ou restent dans une zone locale spécifiée dans le manuel d'exploitation, les documents et informations suivants peuvent être conservés à l'aéroport ou au site d'exploitation:»

b) au point CAT.OP.MPA.100 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) l'exploitation d'avions motorisés autres que complexes en VFR de jour;»

- c) au point CAT.OP.MPA.105 b), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) aux avions motorisés autres que complexes; et»
- d) au point CAT.OP.MPA.130, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) À l'exception des vols en VFR d'avions motorisés autres que complexes, l'exploitant établit des procédures de départ et d'arrivée/approche appropriées pour chaque type d'avion en prenant en compte la nécessité de réduire au minimum les effets du bruit produit par l'avion.»
- e) au point CAT.OP.MPA.135, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) Le point a) 1) ne s'applique pas à l'exploitation d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes en VFR de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation.»
- f) au point CAT.OP.MPA.175 c), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- «1) des avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent sur le même aérodrome ou site d'exploitation; ou»
4. À l'annexe VII:
- a) le titre est remplacé par le texte suivant:
- «EXPLOITATION D'AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES»
- b) le point NCO.SPEC.100 est remplacé par le texte suivant:
- «NCO.SPEC.100 Champ d'application**
- La présente sous-partie établit les exigences particulières à suivre par les pilotes commandants de bord effectuant des exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes.»
5. À l'annexe VIII:
- a) au point SPO.GEN.005, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Nonobstant les dispositions du point a), les exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes doivent être conformes à l'annexe VII (partie NCO).»
- b) au point SPO.GEN.005 c), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «c) Nonobstant les dispositions du point a), les exploitations d'aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes suivantes peuvent être exécutées conformément à l'annexe VII (partie NCO):»
- c) au point SPO.IDE.A.160, le point c) est remplacé par le texte suivant:
- «c) pour les avions motorisés autres que complexes, d'une ceinture de sécurité avec un système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique;»
- d) au point SPO.IDE.H.195, le titre est remplacé par le texte suivant:
- «Survol d'une étendue d'eau — hélicoptères motorisés autres que complexes»**
- e) au point SPO.IDE.H.203, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
- «Les hélicoptères motorisés complexes exploités en vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile et à une distance de la terre ferme correspondant à plus de dix minutes de temps de vol à la vitesse de croisière normale, et les hélicoptères motorisés autres que complexes volant au-dessus de l'eau dans un environnement hostile à une distance de la terre ferme supérieure à 50 NM, sont:»
-

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/141 DE LA COMMISSION**du 29 janvier 2015****modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 367/2014 fixant le solde net disponible pour les dépenses du FEAGA**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 1306/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au financement, à la gestion et au suivi de la politique agricole commune et abrogeant les règlements (CEE) n° 352/78, (CE) n° 165/94, (CE) n° 2799/98, (CE) n° 814/2000, (CE) n° 1290/2005 et (CE) n° 485/2008 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 16, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 367/2014 de la Commission ⁽²⁾ fixe le solde net disponible pour les dépenses du Fonds européen agricole de garantie (FEAGA), ainsi que les montants disponibles pour le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) en ce qui concerne les exercices budgétaires 2014 à 2020, conformément à l'article 10 *quater*, paragraphe 2, aux articles 136, 136 *bis* et 136 *ter* du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil ⁽³⁾ et à l'article 14 et l'article 66, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1307/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.
- (2) Conformément à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1307/2013, le produit estimé de la réduction des paiements visée à l'article 11, paragraphe 6, dudit règlement doit être mis à disposition au titre du soutien de l'Union aux mesures relevant de la programmation du développement rural financées au titre du Feader, comme prévu par le règlement (UE) n° 1305/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. Les plafonds nationaux correspondants ont été adaptés grâce au règlement délégué (UE) n° 1378/2014 de la Commission ⁽⁶⁾.
- (3) Conformément à l'article 136 *bis*, paragraphe 1, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 73/2009 et à l'article 14, paragraphe 1, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 1307/2013, la Belgique, la République tchèque, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, la Grèce, les Pays-Bas et la Roumanie ont notifié à la Commission avant le 1^{er} août 2014 leur décision de procéder au transfert d'un certain pourcentage de leurs plafonds annuels nationaux de paiements directs en ce qui concerne les années civiles 2015 à 2019 vers les programmes de développement rural financés au titre du Feader comme prévu par le règlement (UE) n° 1305/2013. Les plafonds nationaux correspondants ont été adaptés grâce au règlement délégué (UE) n° 1378/2014.
- (4) Conformément à l'article 136 *bis*, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 73/2009 et à l'article 14, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 1307/2013, la Hongrie a notifié à la Commission avant le 1^{er} août 2014 sa décision de procéder au transfert vers les paiements directs d'un certain pourcentage du montant alloué au soutien aux mesures relevant des programmes de développement rural financés au titre du Feader en ce qui concerne la période 2016 à 2020 comme prévu par le règlement (UE) n° 1305/2013. Les plafonds nationaux correspondants ont été adaptés grâce au règlement délégué (UE) n° 1378/2014.
- (5) Conformément à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil ⁽⁷⁾, le sous-plafond applicable aux dépenses liées au marché et aux paiements directs dans le cadre financier pluriannuel défini à l'annexe I dudit règlement à la suite des transferts entre le Feader et les paiements directs est ajusté au titre des ajustements techniques prévus à l'article 6, paragraphe 1, dudit règlement.

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 367/2014 de la Commission du 10 avril 2014 fixant le solde net disponible pour les dépenses du FEAGA (JO L 108 du 11.4.2014, p. 13).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct en faveur des agriculteurs dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs, modifiant les règlements (CE) n° 1290/2005, (CE) n° 247/2006 et (CE) n° 378/2007, et abrogeant le règlement (CE) n° 1782/2003 (JO L 30 du 31.1.2009, p. 16).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 1307/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 établissant les règles relatives aux paiements directs en faveur des agriculteurs au titre des régimes de soutien relevant de la politique agricole commune et abrogeant le règlement (CE) n° 637/2008 et le règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 608).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 1305/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et abrogeant le règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 487).

⁽⁶⁾ Règlement délégué (UE) n° 1378/2014 de la Commission du 17 octobre 2014 modifiant l'annexe I du règlement (UE) n° 1305/2013 du Parlement européen et du Conseil et les annexes II et III du règlement (UE) n° 1307/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 367 du 23.12.2014, p. 16).

⁽⁷⁾ Règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 884).

(6) Il convient dès lors de modifier en conséquence le règlement d'exécution (UE) n° 367/2014,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) n° 367/2014 est modifié comme suit:

1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Le solde net disponible pour les dépenses du Fonds européen agricole de garantie (FEAGA), conformément à l'article 10 *quater*, paragraphe 2, aux articles 136, 136 *bis* et 136 *ter* du règlement (CE) n° 73/2009 et à l'article 7, paragraphe 2, l'article 14 et l'article 66, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1307/2013, est défini à l'annexe du présent règlement.»

2) L'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

«ANNEXE

(en Mio EUR — prix courants)

Exercice budgétaire	Montants mis à la disposition du Feader						Montants transférés du Feader	Solde net disponible pour les dépenses du FEAGA
	Article 10 <i>ter</i> du règlement (CE) n° 73/2009	Article 136 du règlement (CE) n° 73/2009	Article 136 <i>ter</i> du règlement (CE) n° 73/2009	Article 66 du règlement (UE) n° 1307/2013	Article 136 bis, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 73/2009 et article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1307/2013	Article 7, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1307/2013	Article 136 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 73/2009 et article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/142 DE LA COMMISSION**du 29 janvier 2015****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 (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (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 29 janvier 2015.

*Par la Commission,
au nom du président,
Jerzy PLEWA*

Directeur général de l'agriculture et du développement rural

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

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

(EUR/100 kg)			
Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation	
0702 00 00	EG	362,8	
	MA	89,9	
	TR	133,5	
	ZZ	195,4	
0707 00 05	JO	229,9	
	TR	203,2	
	ZZ	216,6	
0709 91 00	EG	107,0	
	ZZ	107,0	
0709 93 10	EG	165,4	
	MA	225,0	
	TR	222,2	
	ZZ	204,2	
0805 10 20	EG	47,9	
	IL	78,7	
	MA	68,5	
	TN	62,6	
	TR	76,4	
	ZZ	66,8	
0805 20 10	IL	148,1	
	MA	91,9	
	ZZ	120,0	
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	54,3	
	EG	74,4	
	IL	125,6	
	MA	130,8	
	TR	80,6	
	ZZ	93,1	
	0805 50 10	TR	42,1
		ZZ	42,1
0808 10 80	BR	58,5	
	CL	89,9	
	MK	26,7	
	US	181,6	
	ZZ	89,2	
	0808 30 90	CL	316,1
US		243,1	
ZA		93,7	
ZZ		217,6	

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement n° 1106/2012 de la Commission du 27 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 471/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers, en ce qui concerne la mise à jour de la nomenclature des pays et territoires (JO L 328 du 28.11.2012, p. 7). Le code «ZZ» représente «autres origines».

DÉCISIONS

DÉCISION (PESC) 2015/143 DU CONSEIL

du 29 janvier 2015

modifiant la décision 2014/119/PESC concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes au regard de la situation en Ukraine

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 29,

vu la décision 2014/119/PESC du Conseil du 5 mars 2014 concernant des mesures restrictives à l'encontre de certaines personnes, de certaines entités et de certains organismes au regard de la situation en Ukraine ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 5 mars 2014, le Conseil a adopté la décision 2014/119/PESC.
- (2) Il convient de préciser les critères de désignation pour le gel des fonds visant les personnes responsables de détournement de fonds appartenant à l'État ukrainien.
- (3) Il y a donc lieu de modifier la décision 2014/119/PESC en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 de la décision 2014/119/PESC est remplacé par le texte suivant:

«1. Sont gelés tous les fonds et ressources économiques appartenant aux personnes ayant été identifiées comme étant responsables de détournement de fonds appartenant à l'État ukrainien et aux personnes responsables de violations des droits de l'homme en Ukraine, ainsi qu'aux personnes physiques ou morales, aux entités ou aux organismes qui leur sont liés, dont la liste figure à l'annexe, de même que tous les fonds et ressources que ces personnes, entités ou organismes possèdent, détiennent ou contrôlent.

Aux fins de la présente décision, les personnes identifiées comme étant responsables de détournement de fonds appartenant à l'État ukrainien incluent des personnes faisant l'objet d'une enquête des autorités ukrainiennes:

- a) pour détournement de fonds ou d'avoirs publics ukrainiens, ou pour complicité dans un tel détournement; ou
- b) pour abus de pouvoir en qualité de titulaire de charge publique dans le but de se procurer à lui-même ou de procurer à un tiers un avantage injustifié, causant ainsi une perte pour les fonds ou avoirs publics ukrainiens, ou pour complicité dans un tel abus.»

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le 29 janvier 2015.

Par le Conseil

Le président

F. MOGHERINI

⁽¹⁾ JO L 66 du 6.3.2014, p. 26.

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2015/144 DE LA COMMISSION**du 28 janvier 2015****fixant les procédures applicables à l'introduction de demandes de subventions et de demandes de paiement ainsi que les informations connexes à fournir, en ce qui concerne les mesures d'urgence prises contre les maladies animales visées dans le règlement (UE) n° 652/2014 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2015) 250]*

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 652/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 fixant des dispositions pour la gestion des dépenses relatives, d'une part, à la chaîne de production des denrées alimentaires, à la santé et au bien-être des animaux et, d'autre part, à la santé et au matériel de reproduction des végétaux, modifiant les directives du Conseil 98/56/CE, 2000/29/CE et 2008/90/CE, les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 178/2002, (CE) n° 882/2004 et (CE) n° 396/2005 et (CE) n° 1107/2009 ainsi que la directive 2009/128/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les décisions du Conseil 66/399/CEE, 76/894/CEE et 2009/470/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 652/2014, des subventions peuvent être accordées aux États membres pour ce qui concerne les mesures d'urgence prises en cas de confirmation de l'apparition d'une des maladies animales recensées dans la liste figurant à l'annexe I dudit règlement.
- (2) L'impératif de bonne gestion financière et la nécessité de disposer rapidement des informations relatives à la gestion des maladies commandent la fixation des délais dans lesquels les États membres sont tenus de soumettre leurs demandes de subvention et demandes de paiement ainsi que la détermination des informations qui doivent être fournies dans ce contexte. En particulier, il convient qu'une estimation initiale et une ou des estimations actualisées des dépenses supportées par les États membres soient fournies.
- (3) Il est nécessaire de préciser le taux qui doit être appliqué pour la conversion des montants figurant dans les estimations et demandes de paiement présentées par des États membres dont l'euro n'est pas la monnaie nationale.
- (4) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier***Informations préliminaires**

Dans un délai de trente jours à compter de la confirmation officielle de l'apparition d'une maladie recensée dans la liste figurant à l'annexe I du règlement (UE) n° 652/2014, les États membres fournissent des informations préliminaires sur les catégories d'animaux ou de produits concernées et les valeurs de marché correspondant à chacune de ces catégories, au moyen d'un fichier électronique conforme au modèle figurant à l'annexe I de la présente décision.

Dans le même temps, les États membres fournissent une description des actions en cours et prévues et la législation régissant la détermination de la valeur des animaux et produits devant faire l'objet d'une indemnisation.

⁽¹⁾ JO L 189 du 27.6.2014, p. 1.

*Article 2***Informations sur les coûts prévisionnels**

Au plus tard deux mois après la confirmation officielle de l'apparition de la maladie, les États membres soumettent à la Commission, au moyen d'un fichier électronique conforme au modèle intitulé «Budget préliminaire» figurant à l'annexe II, une demande de subvention au titre de l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 652/2014, portant sur les éléments suivants:

- a) les coûts prévisionnels d'indemnisation des propriétaires visés à l'article 8, paragraphe 1, points a) et c), du règlement (UE) n° 652/2014;
- b) le coût prévisionnel de fonctionnement pour les opérations visées à l'article 8, paragraphe 1, points b) et d) à g), du règlement (UE) n° 652/2014;
- c) s'il y a lieu, le montant prévisionnel de tout autre coût essentiel à l'éradication de la maladie visé à l'article 8, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) n° 652/2014, assorti d'une justification appropriée.

La description des actions visées à l'article 1^{er} est réputée faire partie de la demande de subvention.

Tous les deux mois à compter de la communication des informations visées au premier alinéa, les États membres communiquent des informations actualisées sur les coûts visés audit alinéa.

*Article 3***Demandes de paiement**

Dans un délai de six mois à compter de la date de fin fixée dans la décision de financement ou de la date de confirmation de l'éradication de la maladie, la date la plus proche étant retenue, les États membres soumettent à la Commission:

- a) la demande de paiement relative aux coûts éligibles supportés, au moyen d'un fichier électronique conforme au modèle figurant à l'annexe III de la présente décision;
- b) le détail des coûts à l'appui de la demande de paiement, comprenant des informations détaillées sur les coûts supportés et payés en fonction des différentes catégories de dépenses éligibles, au moyen d'un fichier électronique conforme au modèle figurant à l'annexe IV de la présente décision;
- c) un rapport technique conforme à l'annexe V de la présente décision.

*Article 4***Taux de conversion**

Lorsque les montants des coûts prévisionnels ou des dépenses supportées par un État membre sont libellés dans une monnaie autre que l'euro, l'État membre concerné les convertit en euros en appliquant le taux de change le plus récent fixé par la Banque centrale européenne avant le premier jour du mois au cours duquel la demande de subvention est soumise par l'État membre.

*Article 5***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente décision d'exécution.

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2015.

Par la Commission
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membre de la Commission

ANNEXE II

BUDGET PRELIMINAIRE VISE A L'ARTICLE 2

BUDGET PRÉLIMINAIRE

À communiquer moins de deux mois après la confirmation officielle de l'apparition de la maladie, et tous les deux mois ensuite

À adresser à: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Communication initiale le	<input type="text"/>		
Actualisation du	<input type="text"/>		
Pour la période commençant le	<input type="text" value="JJ/MM/AA"/>	et se terminant le	<input type="text" value="JJ/MM/AA"/>
Référence du foyer	<input type="text" value="État membre/Maladie/Année"/>		
Personne de contact pour ce budget:	<input type="text"/>		
Téléphone:	<input type="text"/>		
Courrier électronique	<input type="text"/>		

Coût direct — Indemnisation —		Montant total (en EUR, hors TVA)
Type d'animaux/de produits	Quantité	
Sous-total:		EUR —

Coût direct — frais de fonctionnement, par opération —		Montant total (en EUR, hors TVA)
Abattage / Élimination		
Nettoyage, désinsectisation et désinfection		
Acheminement et destruction d'aliments et d'équipement		
Acquisition, stockage, acte vaccinal, gestion ou distribution de vaccins		
Acheminement et élimination de carcasses		
Autres coûts essentiels [article 8, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) n° 652/2014]		
Sous-total:		EUR —

Coûts indirects — frais généraux (7 %) —	Montant total (en EUR, hors TVA)
Frais généraux sur coûts directs, autres que l'indemnisation	
Sous-total:	EUR —
TOTAL	EUR —

Date:

JJ/MM/AA

Nom de la
personne
responsable:

Signature:

ANNEXE III

DEMANDE DE PAIEMENT VISEE A L'ARTICLE 3, POINT a)

DEMANDE DE PAIEMENT

À communiquer après l'adoption d'une décision de financement, dans les six mois de la date de fin ou de confirmation de l'éradication de la maladie, la date la plus proche étant retenue

À adresser à: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Pour la période commençant le

JJ/MM/AA

et se terminant le

JJ/MM/AA

Référence du foyer

État
membre/Maladie/Année

Personne de contact pour cette demande de paiement:

Téléphone:

Courrier électronique:

Coût direct — Indemnisation —		Montant total (en EUR, hors TVA)
Type d'animaux/de produits	Quantité	
Sous-total:		EUR —

Coût direct — frais de fonctionnement, par opération —		Montant total (en EUR, hors TVA)
Abattage / Élimination		
Nettoyage, désinsectisation et désinfection		
Acheminement et destruction d'aliments et d'équipement		
Acquisition, stockage, acte vaccinal, gestion ou distribution de vaccins		
Acheminement et élimination de carcasses		
Autres coûts essentiels [article 8, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) n° 652/2014]		
Sous-total:		EUR —

Coûts indirects — frais généraux (7 %) —	Montant total (en EUR, hors TVA)
Frais généraux sur coûts directs, autres que l'indemnisation (7 %)	
Sous-total:	EUR —
TOTAL	EUR —

Déclaration du bénéficiaire

Le soussigné certifie que ces dépenses sont réelles et ont été comptabilisées avec exactitude, que les coûts présentés ci-dessus correspondent aux ressources employées pour le travail réalisé et que ces ressources étaient raisonnables et nécessaires pour le travail à réaliser, que ces coûts sont réels et relèvent de la définition des coûts éligibles, que toutes les pièces justificatives relatives à ces dépenses sont disponibles à des fins de contrôle, qu'aucune autre contribution de l'Union n'a été demandée pour ces mesures et que tout revenu provenant d'opérations liées à celles-ci est déclaré à la Commission, que des procédures de contrôle sont appliquées, en particulier pour garantir l'exactitude des montants déclarés et prévenir, détecter et corriger les irrégularités.

Date:

Signature:

Nom de la personne
responsable:

FONCTIONNEMENT — DEMANDE DE REMBOURSEMENT

Date limite de présentation:	après l'adoption d'une décision de financement, dans les six mois à compter de la date de fin ou de confirmation de l'éradication de la maladie, la date la plus proche étant retenue.
------------------------------	--

Référence du foyer	ÉTAT MEMBRE/MALADIE/ANNÉE
--------------------	---------------------------

Abattage et élimination

N° SNMA	N° de l'exploitation	Montant facturé, hors TVA	Nom du fournisseur	Date de paiement
Total				

Nettoyage, désinsectisation et désinfection (exploitations et équipement)

N° SNMA	N° de l'exploitation	Montant facturé, hors TVA	Nom du fournisseur	Date de paiement
Total				

Acheminement et destruction des aliments et équipement contaminés

N° SNMA	N° de l'exploitation	Montant facturé, hors TVA	Nom du fournisseur	Date de paiement
Total				

Acheminement et élimination de carcasses				
N° SNMA	N° de l'exploitation	Montant facturé, hors TVA	Nom du fournisseur	Date de paiement
Total				

Autres coûts essentiels à l'éradication de la maladie				
N° SNMA	N° de l'exploitation	Montant facturé, hors TVA	Nom du fournisseur	Date de paiement
Total				

TOTAL	
Abattage et élimination	
Nettoyage, désinsectisation et désinfection (exploitations et équipement)	
Acheminement et destruction des aliments et équipement contaminés	
Acquisition, stockage, acte vaccinal, gestion ou distribution de vaccins	
Acheminement et élimination de carcasses	
Autres coûts essentiels à l'éradication de la maladie (préciser)	
Total	

ANNEXE V

CONTENU DU RAPPORT TECHNIQUE VISE A L'ARTICLE 3, POINT c)

Le rapport technique final comporte au moins les informations suivantes:

- 1) les dates de début et de fin de l'application des mesures;
 - 2) une description des mesures techniques appliquées, avec des chiffres clés;
 - 3) des cartes épidémiologiques;
 - 4) le niveau de réalisation des objectifs et les difficultés techniques rencontrées;
 - 5) les résultats des enquêtes épidémiologiques;
 - 6) toute autre information épidémiologique utile: mortalité, morbidité, répartition par âge des animaux morts et des animaux présentant une réaction positive, lésions constatées, présence de vecteurs, etc.
-

ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

Seuls les textes originaux de la CEE (ONU) ont un effet légal en vertu du droit public international. Le statut et la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont à vérifier dans la dernière version du document de statut TRANS/WP.29/343 de la CEE (ONU), disponible à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Règlement n° 78 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L₁, L₂, L₃, L₄ et L₅ en ce qui concerne le freinage [2015/145]

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:

Rectificatif 2 à la série 03 d'amendements — Date d'entrée en vigueur: 23 juin 2010

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT

1. Domaine d'application
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Homologation
5. Caractéristiques
6. Essais
7. Modifications du type de véhicule ou de son système de freinage et extension d'homologation
8. Conformité de la production
9. Dispositions transitoires
10. Sanctions pour non-conformité de la production
11. Arrêt définitif de la production
12. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs

ANNEXES

Annexe 1 — Communication concernant l'homologation ou l'extension ou le refus ou le retrait d'une homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule de la catégorie L en ce qui concerne le freinage en application du règlement no 78

Annexe 2 — Exemples de marque d'homologation

Annexe 3 — Conditions et procédures d'essai et prescriptions d'efficacité

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories L₁, L₂, L₃, L₄ et L₅ ⁽¹⁾.

Ces catégories n'incluent pas:

- a) les véhicules ayant une $V_{\max} < 25$ km/h;
- b) les véhicules aménagés pour les conducteurs handicapés.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent règlement, on entend par:

- 2.1. «Système antiblocage des freins (ABS)», un système qui détecte le glissement des roues et qui module automatiquement la pression commandant la force de freinage à la (aux) roue(s) pour limiter le taux de glissement.
- 2.2. «Homologation du véhicule», l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le freinage.
- 2.3. «Essai de référence», un arrêt ou une série d'arrêts exécutés pour confirmer l'efficacité des freins avant de les soumettre à un nouvel essai tel que l'essai de perte d'efficacité à chaud ou l'essai de freinage «freins mouillés».
- 2.4. «Frein», les parties du système de freinage où sont produites les forces s'opposant au déplacement du véhicule.
- 2.5. «Système de freinage», la combinaison d'éléments, composée de la commande, de la transmission et des freins, à l'exclusion du moteur, dont la fonction est de réduire progressivement la vitesse d'un véhicule en marche, de l'arrêter et de le maintenir à l'arrêt.
- 2.6. «Système de freinage intégral»:

Pour les véhicules des catégories L₁ et L₃, un système de frein de service dans lequel au moins deux freins agissant sur des roues différentes sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande.

Pour les véhicules des catégories L₂ et L₅, un système de frein de service dans lequel les freins agissant sur toutes les roues sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande.

Pour les véhicules de la catégorie L₄, un système de frein de service dans lequel les freins agissant sur au moins les roues avant et arrière sont actionnés par la manœuvre d'une seule commande. (Si la roue arrière et la roue du side-car sont freinées par un même circuit de freinage, celui-ci est considéré comme le circuit de frein arrière.)
- 2.7. «Élément d'un système de freinage», un des composants dont l'ensemble forme le système de freinage.
- 2.8. «Commande», l'élément directement actionné par le pilote pour appliquer à la transmission l'énergie nécessaire pour freiner le véhicule ou contrôler cette énergie.
- 2.9. «Systèmes de freinage de types différents», des dispositifs présentant entre eux des différences essentielles, notamment en ce qui concerne:
 - a) les dispositifs dont les éléments ont des caractéristiques différentes;
 - b) les dispositifs pour lesquels les caractéristiques des matériaux constituant un élément quelconque sont différentes ou dont les éléments ont une forme ou une taille différente;
 - c) les dispositifs dont les éléments sont combinés différemment.
- 2.10. «Masse du conducteur», la masse nominale d'un conducteur, considérée comme égale à 75 kg (à savoir 68 kg de masse de l'occupant du siège et 7 kg de masse des bagages).
- 2.11. «Moteur débrayé», le cas où la transmission entre moteur et roues motrices est débrayée.
- 2.12. «Masse totale en charge» ou «masse maximale», la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur.

⁽¹⁾ Telles que définies dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.2, paragraphe 2).

- 2.13. «Température initiale des freins», la température du frein le plus chaud avant tout freinage.
- 2.14. «Véhicule en charge», le véhicule chargé de manière à atteindre sa «masse totale en charge» telle qu'elle est définie au point 2.12.
- 2.15. «Véhicule légèrement chargé», le véhicule à sa masse en ordre de marche, plus 15 kg pour l'équipement d'essai, ou à sa masse en charge, si cette seconde valeur est plus basse. Dans le cas d'essais de l'ABS sur un revêtement de faible adhérence (points 9.4 à 9.7 de l'annexe 3), la masse de l'équipement d'essai est portée à 30 kg, pour tenir compte des béquilles de sécurité.
- 2.16. «Masse en ordre de marche», la somme de la masse du véhicule à vide et de la masse du conducteur.
- 2.17. «Coefficient maximal de freinage (CMF)», la valeur du frottement entre le pneu et la route, sur la base de la décélération maximale d'un pneu en rotation.
- 2.18. «Système de freinage à assistance», un système de freinage dans lequel l'énergie nécessaire pour produire la force de freinage provient de l'effort physique du pilote, avec l'assistance d'un ou de plusieurs dispositifs d'assistance, par exemple à dépression (servofrein à dépression).
- 2.19. «Système de frein secondaire», le second système de frein de service sur un véhicule équipé d'un système de freinage intégral.
- 2.20. «Système de frein de service», un système de freinage qui est utilisé pour décélérer le véhicule en mouvement.
- 2.21. «Système de freinage individuel», un système de freinage agissant sur un seul essieu.
- 2.22. «Système de frein de service à circuits partiels», un système de freinage qui actionne les freins sur toutes les roues et qui est composé de deux ou de plus de deux circuits partiels actionnés par une commande unique, conçu de telle sorte que toute défaillance d'un circuit partiel quelconque (telle que la défaillance par fuite d'un circuit partiel hydraulique) n'empêche pas le fonctionnement de tout autre circuit partiel.
- 2.23. «Distance d'arrêt», la distance parcourue par le véhicule entre le point où le pilote commence à actionner la commande de frein et le point d'arrêt complet. Dans le cas des essais pour lesquels l'activation simultanée de deux commandes est imposée, la distance est mesurée à partir du point où la première commande est actionnée.
- 2.24. «Vitesse d'essai», la vitesse du véhicule mesurée au moment où le pilote commence à actionner la commande de frein. Dans le cas des essais pour lesquels l'activation simultanée de deux commandes est imposée, la vitesse du véhicule est mesurée au moment où la première commande est actionnée.
- 2.25. «Transmission», l'ensemble des organes qui assurent la liaison fonctionnelle entre la commande et le frein.
- 2.26. «Masse à vide», la masse à vide nominale du véhicule définie par le(s) constructeur(s), y compris tous les équipements installés en usine nécessaires au fonctionnement normal du véhicule (par exemple, l'extincteur, les outils, la roue de secours), plus le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90 % du carburant et 100 % des autres fluides ou liquides indiqués par le constructeur.
- 2.27. «Type de véhicule», une sous-catégorie des véhicules de la catégorie L ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne, notamment, les points suivants:
- a) catégorie de véhicule, telle qu'elle est définie dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3);
 - b) masse totale en charge, telle qu'elle est définie au point 2.12;
 - c) répartition de la masse sur les essieux;
 - d) vitesse maximale par construction;
 - e) dispositif de freinage d'un type différent;
 - f) nombre et disposition des essieux;
 - g) type du moteur;
 - h) nombre et démultiplication des rapports;
 - i) rapports de pont;
 - j) dimension des pneumatiques.

- 2.28. « V_{\max} », soit la vitesse pouvant être atteinte par accélération maximale à partir de l'arrêt sur une distance de 1,6 km, sur route horizontale, le véhicule étant légèrement chargé; soit la vitesse mesurée conformément à la norme ISO 7117:1995.
- 2.29. «Blocage des roues», l'état correspondant à un taux de glissement de 1,00.
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le freinage est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle est accompagnée des documents mentionnés ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes:
- 3.2.1. Description du type de véhicule en ce qui concerne les points mentionnés au point 2.27. Les numéros et/ou les symboles caractérisant le type de véhicule et le type de moteur doivent être indiqués;
- 3.2.2. Bordereau des éléments, dûment répertoriés, formant le dispositif de freinage;
- 3.2.3. Schéma de l'ensemble du système de freinage et indication de la position de ses éléments sur le véhicule;
- 3.2.4. Dessins détaillés de tous les éléments afin de faciliter leur repérage et leur identification.
- 3.3. Un véhicule, représentatif du type de véhicule à homologuer, doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
4. HOMOLOGATION
- 4.1. Si le type de véhicule présenté à l'homologation en application du présent règlement satisfait aux prescriptions des points 5 et 6 ci-après, l'homologation lui est accordée.
- 4.2. Chaque type homologué reçoit un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 03 correspondant à la série 03 d'amendements) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro au même type de véhicule équipé d'un autre type de dispositif de freinage, ni à un autre type de véhicule.
- 4.3. L'homologation ou le refus ou l'extension ou le retrait d'homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule, en application du présent règlement, est notifié aux parties à l'accord appliquant le présent règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 du présent règlement.
- 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée:
- 4.4.1. D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre «E», suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation ⁽¹⁾;
- 4.4.2. Du numéro du présent règlement, suivi de la lettre «R», d'un tiret et du numéro d'homologation, placés à droite du cercle prévu au point 4.4.1.
- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un ou de plusieurs autres règlements annexés à l'accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent règlement, le symbole prévu au point 4.4.1 n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros de règlement et d'homologation et les symboles additionnels de tous les règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant délivré l'homologation en application du présent règlement sont rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au point 4.4.1.
- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.

(¹) Le numéro distinctif des parties contractantes à l'accord de 1958 est reproduit à l'annexe 3 de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

4.7. La marque d'homologation est placée sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur, ou à proximité.

4.8. L'annexe 2 du présent règlement donne des exemples de marque d'homologation.

5. CARACTÉRISTIQUES

5.1. Prescriptions concernant le système de freinage

5.1.1. Chaque véhicule doit satisfaire à tous les essais prescrits pour cette catégorie de véhicules et pour les freins dont est équipé le véhicule.

5.1.2. Actionnement de la commande du système de frein de service

La configuration du véhicule doit être telle que le pilote puisse actionner la commande du système de frein tout en étant assis en position de conduite normale et les deux mains sur la commande de direction.

5.1.3. Actionnement de la commande du système de frein secondaire

La configuration du véhicule doit être telle que le pilote puisse actionner la commande du système de frein tout en étant assis en position de conduite normale et une main au moins sur la commande de direction.

5.1.4. Système de frein de stationnement

Si le véhicule est équipé d'un système de frein de stationnement, ce dernier doit le maintenir immobilisé sur la pente prescrite au point 8.2 de l'annexe 3.

Le frein de stationnement:

- a) doit avoir une commande distincte des commandes du système de frein de service; et
- b) doit être maintenu en position bloquée par des moyens exclusivement mécaniques.

La configuration du véhicule doit être telle que le conducteur puisse actionner le système de frein de stationnement tout en étant assis en position de conduite normale.

5.1.5. Les véhicules à deux roues des catégories L_1 et L_3 doivent être équipés soit de deux systèmes de frein de service séparés, soit d'un système de frein de service à circuits partiels, ayant au moins un frein agissant sur la roue avant et au moins un frein agissant sur la roue arrière.

5.1.6. Les véhicules à trois roues de la catégorie L_4 doivent satisfaire aux prescriptions concernant le système de freinage énoncées au point 5.1.5. La présence d'un frein sur la roue du side-car n'est pas exigée si le véhicule satisfait aux prescriptions d'efficacité énoncées à l'annexe 3.

5.1.7. Les véhicules à trois roues de la catégorie L_2 doivent être équipés d'un système de frein de stationnement, plus un des systèmes de frein de service suivants:

- a) deux systèmes de frein de service distincts, sauf dans le cas d'un système de freinage intégral, qui, lorsqu'ils sont appliqués ensemble, actionnent les freins sur toutes les roues; ou
- b) un système de frein de service à circuits partiels; ou
- c) un système de freinage intégral qui actionne les freins sur toutes les roues et un système de freinage secondaire qui peut être le système de frein de stationnement.

5.1.8. Les véhicules de la catégorie L_5 doivent être équipés:

5.1.8.1. D'un système de frein de stationnement; et

5.1.8.2. D'un système de frein de service actionné au pied agissant sur toutes les roues, à savoir:

- a) soit un système de frein de service à circuits partiels;
- b) soit un système de freinage intégral qui actionne les freins sur toutes les roues et un système de freinage secondaire qui peut être le système de frein de stationnement.

- 5.1.9. Dans les cas où deux systèmes de frein de service distincts sont installés, ces systèmes peuvent partager un frein, à condition qu'une défaillance d'un système n'affecte pas l'efficacité de l'autre.
- 5.1.10. Sur les véhicules qui utilisent un liquide hydraulique pour la transmission de la force d'actionnement, le maître-cylindre doit:
- a) avoir un réservoir distinct, fermé de manière étanche par un couvercle pour chaque système de freinage;
 - b) avoir des réservoirs contenant au moins 1,5 fois le volume total de liquide nécessaire au freinage avec des garnitures complètement usées et dans les conditions de réglage des freins les plus défavorables; et
 - c) avoir un réservoir où le niveau de liquide est visible pour permettre son contrôle sans ouverture du couvercle.
- 5.1.11. Tous les témoins d'avertissement doivent être placés dans le champ de vision du pilote.
- 5.1.12. Les véhicules qui sont équipés d'un système de frein de service à circuits partiels doivent être munis d'une lampe témoin rouge, qui doit s'allumer:
- a) en cas de défaillance hydraulique, lors de l'application d'une force ≤ 90 N à la commande; et
 - b) sans actionnement de la commande de frein, lorsque le niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre tombe en dessous de la plus grande des deux valeurs ci-après:
 - i) le niveau prescrit par le constructeur;
 - ii) la moitié de la contenance du réservoir.

Pour permettre de contrôler son bon fonctionnement, la lampe témoin doit s'allumer lorsque le contact est mis et s'éteindre après le contrôle. Elle doit demeurer allumée tant qu'il existe une défaillance lorsque le contact est mis.

- 5.1.13. Les véhicules qui sont équipés d'un système ABS doivent être munis d'une lampe témoin jaune. Elle doit s'allumer toutes les fois qu'il existe un défaut de fonctionnement qui affecte l'émission ou la transmission de signaux dans les circuits ABS.

Pour permettre de contrôler son bon fonctionnement, la lampe témoin doit s'allumer lorsque le contact est mis et s'éteindre après le contrôle.

Elle doit demeurer allumée tant qu'il existe une défaillance lorsque le contact est mis.

5.2. Résistance à l'usure

- 5.2.1. L'usure des freins doit être compensée au moyen d'un système de rattrapage automatique ou manuel.

- 5.2.2. Le degré d'usure des garnitures doit pouvoir être contrôlé soit par examen visuel de l'épaisseur du matériau de friction sans démontage, soit, lorsque cet examen visuel n'est pas possible, au moyen d'un dispositif conçu à cette fin.

- 5.2.3. Pendant et après tous les essais prescrits dans le présent règlement, rien ne doit se détacher du matériau de friction et aucune fuite de liquide de frein ne doit être constatée.

5.3. Mesure de l'efficacité dynamique du freinage

La méthode à appliquer pour la mesure de l'efficacité du freinage doit être celle prescrite dans l'essai en cause à l'annexe 3. L'efficacité du système de frein de service peut être mesurée de trois manières:

- 5.3.1. Décélération moyenne en régime (DMER):

Calcul de la DMER:

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_e^2}{25,92 \cdot (S_e - S_b)} \text{ m/s}^2$$

où:

d_m = décélération moyenne en régime

V_1 = vitesse du véhicule au moment où le pilote actionne la commande

V_b = vitesse du véhicule à $0,8 V_1$ en km/h

V_e = vitesse du véhicule à $0,1 V_1$ en km/h

S_b = distance parcourue entre V_1 et V_b en mètres

S_e = distance parcourue entre V_1 et V_e en mètres

5.3.2. Distance d'arrêt:

D'après les équations de base du mouvement:

$$S = 0,1 \cdot V + (X) \cdot V^2$$

où:

S = distance d'arrêt en mètres

V = vitesse du véhicule en km/h

X = variable qui est fonction de la valeur prescrite pour chaque essai

Pour calculer la distance d'arrêt corrigée à partir de la vitesse d'essai réelle du véhicule, on applique la formule suivante:

$$S_s = 0,1 \cdot V_s + (S_a - 0,1 \cdot V_a) \cdot V_s^2 / V_a^2$$

où:

S_s = distance d'arrêt corrigée en mètres

V_s = vitesse d'essai prescrite en km/h

S_a = distance d'arrêt réelle en mètres

V_a = vitesse d'essai réelle en km/h

Note: Cette équation ne vaut que lorsque la vitesse d'essai réelle (V_a) est égale à la vitesse d'essai prescrite (V_s) ± 5 km/h.

5.3.3. Enregistrement continu de la décélération:

Pendant la procédure de rodage et les essais tels que l'essai de freinage «freins mouillés» et la procédure d'échauffement pour la perte d'efficacité à chaud, la décélération instantanée du véhicule est enregistrée en continu entre le moment où la force est appliquée à la commande de frein et l'arrêt complet.

5.4. Les garnitures de frein:

Les garnitures de frein ne doivent pas contenir d'amiante.

6. ESSAIS

Les essais de freinage (conditions et procédures d'essai) que doivent subir les véhicules présentés à l'homologation, ainsi que l'efficacité de freinage exigée, sont décrits à l'annexe 3 du présent règlement.

7. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE OU DE SON SYSTÈME DE FREINAGE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION

7.1. Toute modification du type de véhicule ou de son système de freinage est portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type du véhicule, lequel peut alors:

7.1.1. Soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquence défavorable sensible, et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions;

7.1.2. Soit exiger un nouveau procès-verbal au service technique chargé des essais.

7.2. La confirmation d'homologation ou le refus d'homologation avec indication des modifications est notifié aux parties à l'accord appliquant le présent règlement conformément à la procédure indiquée au point 4.3.

7.3. L'autorité compétente ayant délivré l'extension de l'homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour ladite extension.

8. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

8.1. Chaque véhicule (système) homologué en application du présent règlement doit être fabriqué de façon à être conforme au type homologué en satisfaisant aux prescriptions du point 5 ci-dessus.

8.2. Afin de vérifier que les conditions énoncées au point 8.1 sont remplies, des contrôles appropriés de la production sont effectués.

8.3. Le détenteur de l'homologation est notamment tenu:

8.3.1. De veiller à l'existence de procédures de contrôle efficaces de la qualité des produits;

8.3.2. D'avoir accès à l'équipement de contrôle nécessaire au contrôle de la conformité à chaque type homologué;

8.3.3. De veiller à ce que les données concernant les résultats d'essais soient enregistrées et à ce que les documents annexés restent disponibles pendant une période définie en accord avec le service administratif;

8.3.4. D'analyser les résultats de chaque type d'essai, afin de contrôler et d'assurer la constance des caractéristiques du produit eu égard aux variations admissibles en fabrication industrielle;

8.3.5. De faire en sorte que pour chaque type de produit au moins les essais prescrits à l'annexe 3 du présent règlement soient effectués;

8.3.6. De faire en sorte que tout prélèvement d'échantillons ou d'éprouvettes mettant en évidence la non-conformité pour le type d'essai considéré soit suivi d'un nouveau prélèvement et d'un nouvel essai. Toutes les dispositions nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.

8.4. Les autorités compétentes qui ont délivré l'homologation peuvent vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité de production.

8.4.1. Lors de chaque inspection, les registres d'essais et de suivi de la production doivent être communiqués à l'inspecteur.

8.4.2. L'inspecteur peut sélectionner au hasard des échantillons qui seront essayés dans le laboratoire du fabricant. Le nombre minimal des échantillons peut être déterminé en fonction des résultats des propres contrôles du fabricant.

8.4.3. Quand le niveau de qualité n'apparaît pas satisfaisant ou quand il semble nécessaire de vérifier la validité des essais effectués en application du paragraphe 8.4.2, l'inspecteur prélève des échantillons qui sont envoyés au service technique qui a effectué les essais d'homologation.

8.4.4. Les autorités compétentes peuvent effectuer tous les essais prescrits dans le présent règlement.

8.4.5. Normalement, les autorités compétentes autorisent une inspection tous les deux ans. Si, au cours de l'une de ces inspections, des résultats négatifs sont constatés, l'autorité compétente veille à ce que toutes les dispositions nécessaires soient prises pour rétablir aussi rapidement que possible la conformité de la production.

9. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

9.1. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent règlement, aucune partie contractante qui l'applique ne pourra refuser une demande d'homologation présentée aux termes du présent règlement modifié par la série 03 d'amendements. À la demande du constructeur, les parties contractantes appliquant le présent règlement peuvent convenir de l'application desdits amendements avant la date officielle de leur entrée en vigueur.

9.2. Au terme d'un délai de 24 mois après la date officielle d'entrée en vigueur mentionnée au point 9.1 ci-dessus, les parties contractantes appliquant le présent règlement ne délivreront l'homologation que si le type de véhicule satisfait aux prescriptions du présent règlement modifié par la série 03 d'amendements.

9.3. Les homologations délivrées avant l'expiration du délai de 24 mois suivant la date officielle d'entrée en vigueur cesseront d'être valables 48 mois après la date d'entrée en vigueur mentionnée au point 9.1, à moins que la partie contractante qui a délivré l'homologation n'informe les autres parties contractantes appliquant le présent règlement que le type de véhicule homologué satisfait aux prescriptions du présent règlement modifié par la série 03 d'amendements.

9.4. Malgré les dispositions transitoires ci-dessus, les parties contractantes pour lesquelles le présent règlement entre en vigueur après la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues d'accepter les homologations accordées conformément à l'une des séries précédentes d'amendements au présent règlement.

10. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

10.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent règlement peut être retirée si la condition énoncée au point 8.1 ci-dessus n'est pas respectée ou si un véhicule de ce type n'a pas subi avec succès les vérifications prévues au point 8.3 ci-dessus.

10.2. Si une partie à l'accord appliquant le présent règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres parties contractantes appliquant le présent règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «HOMOLOGATION RETIRÉE».

11. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la fabrication d'un type de véhicule faisant l'objet du présent règlement, il le notifie à l'autorité qui a délivré l'homologation, qui, à son tour, avise les autres parties à l'accord appliquant le présent règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée «PRODUCTION ARRÊTÉE».

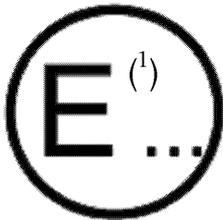
12. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les parties à l'accord appliquant le présent règlement doivent communiquer au secrétariat de l'Organisation des Nations unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation et de refus ou d'extension ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEXE I (*)

COMMUNICATION

(Format maximal A4 (210 × 297 mm))



de: Nom de l'administration:
.....
.....
.....

- Objet (2): Délivrance d'une homologation
Extension d'homologation
Refus d'homologation
Retrait d'homologation
Arrêt définitif de la production

d'un type de véhicule de la catégorie L en ce qui concerne le freinage, en application du règlement n° 78

Numéro d'homologation: Numéro d'extension:

- 1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule:
2. Désignation du type de véhicule par le constructeur:
3. Nom et adresse du constructeur:
4. Nom et adresse de son représentant (le cas échéant):
5. Description sommaire:
5.1. Véhicule:
Catégorie du véhicule:
Masse totale en charge:
5.2. Moteur:
5.3. Transmission:
Nombre et démultiplication des rapports:
Rapport de pont:
Dimensions des pneumatiques:
5.4. Dispositif de freinage:
Marque(s) et type(s) des garnitu:
Frein(s) de service (avant/arrière/combiné) (2)
Frein de secours/de stationnement (s'il en existe sur le véhicule) (2)
Autres dispositifs (dispositif antiblocage, etc.)
6. Service technique chargé des essais d'homologation:
7. Date du procès-verbal d'essai:
8. Numéro du procès-verbal d'essai:

9. Motif de l'extension d'homologation (le cas échéant):
10. Autres observations (le cas échéant) (conduite à droite ou à gauche):
11. Lieu:
12. Date:
13. Signature:
14. Est annexée à la présente communication la liste des pièces constituant les documents d'homologation, qui peuvent être obtenues sur demande présentée au service administratif qui a délivré l'homologation.

(*) Les renseignements contenus dans l'appendice de la présente annexe doivent être communiqués par le service administratif aux candidats à l'homologation en vertu du règlement n° 90 qui en font la demande. Cependant, ces renseignements ne doivent pas être communiqués à d'autres fins que pour les homologations en vertu du règlement n° 90.

(¹) Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions du règlement relatives à l'homologation).

(²) Rayer les mentions inutiles.

APPENDICE

LISTE DES DONNÉES RELATIVES AUX VÉHICULES AUX FINS DES HOMOLOGATIONS CONFORMES AU
RÈGLEMENT N° 90

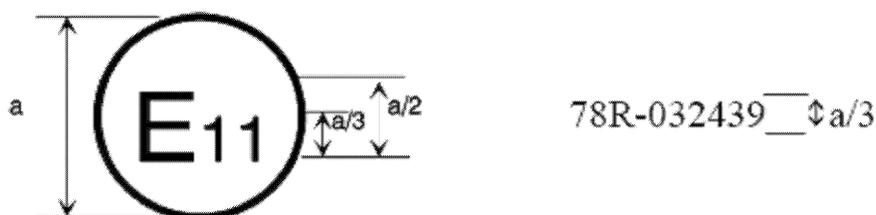
1. Description du type du véhicule:
 - 1.1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule, si disponible:
 - 1.2. Catégorie du véhicule:
 - 1.3. Type du véhicule selon l'homologation au titre du règlement n° 78:
 - 1.4. Modèle ou nom de commerce des véhicules constituant le type, si disponible:
 - 1.5. Nom et adresse du constructeur:
 2. Marque et type des garnitures de frein:
 3. Masse minimale du véhicule:
 - 3.1. Charge par essieu (valeur maximale):
 4. Masse totale en charge du véhicule:
 - 4.1. Répartition du poids sur chaque essieu (valeur maximale):
 5. Vitesse maximale du véhicule: km/h
 6. Dimensions des pneumatiques et des roues:
 7. Configuration des circuits de freinage indépendants:
 8. Caractéristiques de freinage et du régulateur de pression (s'il y a lieu):
 - 8.1. Caractéristiques du réglage du répartiteur de freinage:
 - 8.2. Tarage du régulateur de pression:
 9. Caractéristiques du frein:
 - 9.1. Type de frein à disque [par exemple, nombre de pistons avec indication de diamètre(s), disque ventilé ou plein]:
 - 9.2. Type de frein à tambour (par exemple à un seul cylindre, avec indication de la taille du piston et des dimensions du tambour):
 10. Type et dimensions du maître-cylindre (le cas échéant):
-

ANNEXE 2

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

MODÈLE A

(Voir point 4.4 du présent règlement)

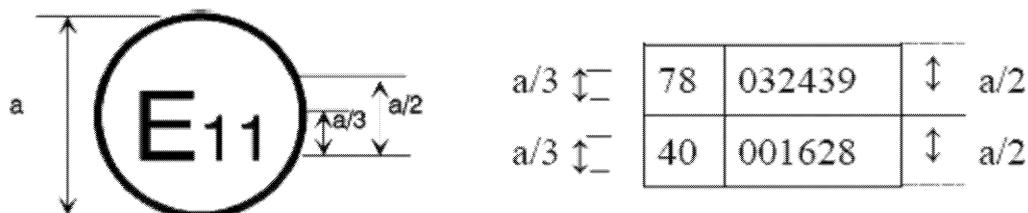


a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E11), en ce qui concerne le dispositif de freinage, en application du règlement n° 78, sous le numéro d'homologation 032439. Les deux premiers chiffres du numéro signifient que le règlement n° 78 comprenait déjà la série 03 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.

MODÈLE B

(Voir point 4.5 du présent règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E11), en application des règlements nos 78 et 40 (*). Les deux premiers chiffres d'homologation signifient qu'aux dates de délivrance des homologations respectives le règlement n° 78 comprenait la série 03 d'amendements et le règlement n° 40 était toujours sous sa forme initiale.

(*) Ce dernier numéro est donné uniquement à titre d'exemple.

ANNEXE 3

CONDITIONS ET PROCÉDURES D'ESSAI ET PRESCRIPTIONS D'EFFICACITÉ

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1.1. Revêtement d'essai

1.1.1. Revêtement à forte adhérence:

- a) applicable à tous les essais dynamiques de freinage, sauf les essais de l'ABS pour lesquels un revêtement à faible adhérence est requis;
- b) la zone d'essai doit avoir une surface propre et horizontale, avec une pente ≤ 1 %;
- c) le coefficient de freinage maximal (CFM) du revêtement doit, sauf indication contraire, être de 0,9.

1.1.2. Revêtement à faible adhérence:

- a) applicable à tous les essais de l'ABS pour lesquels un revêtement à faible adhérence est requis;
- b) la zone d'essai doit avoir une surface propre et horizontale, avec une pente ≤ 1 %;
- c) le revêtement doit avoir un CFM $\leq 0,45$.

1.1.3. Mesure du CFM:

L'autorité d'homologation détermine la méthode de mesure du CFM en utilisant:

- a) soit le pneu d'essai de référence prescrit par la norme ASTM E1136-93 (réapprouvée en 2003) de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), suivant la méthode ASTM E1337-90 (réapprouvée en 2002), à une vitesse de 40 mph, ou
- b) soit la méthode décrite à l'appendice de la présente annexe.

1.1.4. Essais du système de frein de stationnement:

La pente d'essai prescrite doit avoir une surface propre et sèche qui ne se déforme pas sous la masse du véhicule.

1.1.5. Largeur de la piste d'essai:

Pour les véhicules à deux roues (catégories L₁ et L₃), la largeur de la piste d'essai est de 2,5 m.

Pour les véhicules à trois roues (catégories L₂, L₅ et L₄), la largeur de la piste d'essai est de 2,5 m + la largeur du véhicule.

1.2. Température ambiante

La température ambiante doit être comprise entre 4 et 45 °C.

1.3. Vitesse du vent

La vitesse du vent ne doit pas être supérieure à 5 m/s.

1.4. Tolérance pour la vitesse d'essai

La tolérance pour la vitesse d'essai est de ± 5 km/h.

Au cas où la vitesse d'essai réelle différerait de la vitesse d'essai prescrite, la distance d'arrêt effective doit être corrigée au moyen de la formule du point 5.3.2 du présent règlement.

1.5. Transmission automatique

Les véhicules à transmission automatique doivent être soumis à tous les essais prévus, qu'il s'agisse d'essais «moteur embrayé» ou d'essais «moteur débrayé».

Si une transmission automatique a un point mort (position N), celui-ci doit être choisi pour les essais à exécuter «moteur débrayé».

1.6. Position du véhicule et blocage des roues:

- a) le véhicule doit être positionné au centre de la piste d'essai au début de chaque manœuvre de freinage;
- b) les essais doivent être exécutés sans que les roues du véhicule sortent des limites de la piste d'essai à utiliser ou se bloquent.

1.7. Ordre des essais

Ordre des essais	Point de la présente annexe
1. Essai de freinage à sec — actionnement d'une seule commande de frein	3
2. Essai de freinage à sec — actionnement de toutes les commandes de frein de service	4
3. Essai de freinage à grande vitesse	5
4. Essai de freinage «freins mouillés»	6
5. Essai de perte d'efficacité à chaud ⁽¹⁾	7
6. S'ils sont présents:	
6.1. Système de frein de stationnement	8
6.2. Système antiblocage (ABS)	9
6.3. Défaillance partielle, pour les systèmes de frein de service à circuits partiels	10
6.4. Défaillance du système de freinage avec assistance	11

⁽¹⁾ L'essai de perte d'efficacité à chaud doit toujours être exécuté en dernier.

2. PRÉPARATION

2.1. Régime de ralenti du moteur

Le régime de ralenti du moteur doit être réglé conformément aux spécifications du constructeur.

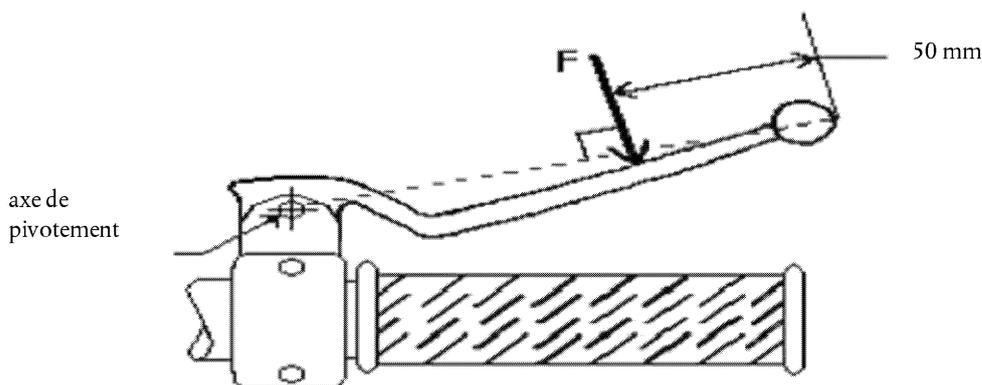
2.2. Pression des pneus

Les pneus sont gonflés conformément aux prescriptions du constructeur pour l'état de charge du véhicule pour l'essai.

2.3. Point et direction d'application de la force sur les commandes

Dans le cas d'une poignée, la force de commande (F) est appliquée sur la face avant de la commande perpendiculairement à l'axe reliant le pivot de la poignée à son extrémité suivant le plan dans lequel la poignée pivote (voir figure ci-dessous).

La force de commande est appliquée en un point situé à 50 mm de l'extrémité de la poignée mesurés sur l'axe reliant le pivot de la poignée et son extrémité.



Dans le cas d'une pédale, la force de commande est appliquée perpendiculairement au centre de la pédale de commande.

2.4. Mesure de la température des freins

Conformément aux consignes des services d'homologation, la température des freins est mesurée approximativement au milieu de la piste de frottement du disque ou du tambour, au moyen:

- a) d'un thermocouple de frottement qui est en contact avec la surface du disque ou du tambour; ou
- b) d'un thermocouple qui est noyé dans le matériau de friction.

2.5. Procédure de rodage des freins

On doit roder les freins du véhicule avant d'évaluer leur efficacité. Ce rodage peut être effectué par le constructeur:

- a) véhicule à l'état légèrement chargé;
- b) moteur débrayé;
- c) vitesse d'essai:
 - i) vitesse initiale: 50 km/h ou $0,8 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;
 - ii) vitesse finale: 5 à 10 km/h;
- d) actionnement des freins:

chaque commande du système de frein de service est actionnée séparément;
- e) décélération du véhicule:
 - i) système de freinage avant, seul:

3,0 à 3,5 m/s² pour les catégories L₃ et L₄;
1,5 à 2,0 m/s² pour les catégories L₁ et L₂;
 - ii) système de freinage arrière, seul: 1,5 à 2,0 m/s²;
 - iii) système de freinage intégral ou système de frein de service à circuits partiels: 3,5 à 4,0 m/s²;
- f) nombre de freinages: 100 par système de freinage;
- g) température initiale du frein avant chaque actionnement: ≤ 100 °C;
- h) pour le premier freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse initiale, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites jusqu'à ce que la vitesse finale soit atteinte. Le véhicule est ensuite réaccélééré jusqu'à la vitesse initiale, et cette vitesse est maintenue jusqu'à ce que la température du frein retombe à la température initiale spécifiée. Lorsque ces conditions sont remplies, la commande de frein est actionnée une nouvelle fois comme prescrit. Cette procédure est répétée le nombre de fois prescrit. Après rodage, régler les freins conformément aux recommandations du constructeur.

3. ESSAI DE FREINAGE À SEC AVEC ACTIONNEMENT D'UNE COMMANDE DE FREIN DE SERVICE UNIQUE

3.1. Conditions concernant le véhicule:

- a) essai applicable à toutes les catégories de véhicules;
- b) état chargé:

pour les véhicules équipés d'un système de freinage intégral ou d'un système de frein de service à circuits partiels, le véhicule doit être essayé à l'état légèrement chargé en plus de l'essai en charge;
- c) moteur débrayé.

3.2. Conditions et procédure d'essai:

- a) température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;

- b) vitesse d'essai:
- i) Catégories L₁ et L₂: 40 km/h ou 0,9 V_{max} si cette seconde valeur est plus basse;
 - ii) catégories L₃, L₄ et L₅: 60 km/h ou 0,9 V_{max} si cette seconde valeur est plus basse;
- c) actionnement des freins:
- chaque commande du système de frein de service est actionnée séparément;
- d) force d'actionnement:
- i) poignée: ≤ 200 N;
 - ii) pédale: ≤ 350 N pour les catégories L₁, L₂, L₃ et L₄;
≤ 500 N pour la catégorie L₅;
- e) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum six freinages;
- f) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites dans le présent point.

3.3. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai exécuté conformément à la procédure décrite au point 3.2, la distance d'arrêt doit être conforme à la valeur prescrite dans la colonne 2, ou la DMER à la valeur prescrite dans la colonne 3 du tableau ci-dessous:

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Catégorie de véhicule	DISTANCE D'ARRÊT (S) (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en mètres)	DMER

Système de freinage individuel, freinage de la (des) roue(s) avant seulement:

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$	≥ 3,4 m/s ²
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s ²
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	≥ 4,4 m/s ²
L ₅	Sans objet	Sans objet
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	≥ 3,6 m/s ²

Système de freinage individuel, freinage de la (des) roue(s) arrière seulement:

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s ²
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	≥ 2,7 m/s ²
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	≥ 2,9 m/s ²
L ₅	Sans objet	Sans objet
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	≥ 3,6 m/s ²

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Catégorie de véhicule	DISTANCE D'ARRÊT (S) (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en mètres)	DMER
Système de freinage intégral ou système de frein de service à circuits partiels, à l'état chargé et à l'état légèrement chargé:		
L ₁ et L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$	$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L ₅	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$	$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$	$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$
Véhicules avec système de freinage intégral — systèmes de frein de service secondaire:		
TOUTES	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

4. ESSAI DE FREINAGE À SEC AVEC ACTIONNEMENT DE TOUTES LES COMMANDES DE FREIN DE SERVICE

4.1. Conditions concernant le véhicule:

- essai applicable aux catégories L₃, L₅ et L₄;
- état légèrement chargé;
- moteur débrayé.

4.2. Conditions et procédure d'essai:

- température initiale des freins: $\geq 55 \text{ °C}$ et $\leq 100 \text{ °C}$;
- vitesse d'essai: 100 km/h ou $0,9 V_{\text{max}}$ si cette seconde valeur est plus basse;
- actionnement des freins:

actionnement simultané des deux commandes du système de frein de service si le véhicule en est ainsi équipé, ou de la commande unique dans le cas d'un système de frein de service agissant sur toutes les roues;

d) force d'actionnement:

poignée: $\leq 250 \text{ N}$;

pédale: $\leq 400 \text{ N}$ pour les catégories L₃ et L₄;

$\leq 500 \text{ N}$ pour la catégorie L₅;

- nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum six freinages;
- pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites dans le présent point.

4.3. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai exécuté conformément à la procédure d'essai décrite au point 4.2 ci-dessus, la distance d'arrêt doit être $S \leq 0,0060 V^2$ (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en mètres).

5. ESSAI DE FREINAGE À GRANDE VITESSE

5.1. Conditions concernant le véhicule:

- a) essai applicable aux catégories L₃, L₅ et L₄;
- b) essai non requis pour les véhicules dont $V_{\max} \leq 125$ km/h;
- c) état légèrement chargé;
- d) moteur embrayé, transmission sur le rapport le plus élevé.

5.2. Conditions et procédure d'essai:

- a) température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesse d'essai: $0,8 V_{\max}$ pour les véhicules dont $V_{\max} > 125$ km/h et < 200 km/h;
 160 km/h pour les véhicules dont $V_{\max} \geq 200$ km/h;
- c) actionnement des freins:
actionnement simultané des deux commandes du système de frein de service si le véhicule en est équipé, ou de la commande unique dans le cas d'un système de frein de service agissant sur toutes les roues;
- d) force d'actionnement:
poignée: ≤ 200 N;
pédale: ≤ 350 N pour les catégories L₃ et L₄;
 ≤ 500 N pour la catégorie L₅;
- e) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum six freinages;
- f) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la ou les commandes de frein sont alors actionnées dans les conditions prescrites dans le présent point.

5.3. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 5.2 ci-dessus:

- a) la distance d'arrêt (S) doit être $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$
(où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S est la distance d'arrêt prescrite en mètres); ou
- b) la DMER doit être $\geq 5,8$ m/s².

6. ESSAI DE FREINAGE «FREINS MOUILLÉS»

6.1. Dispositions générales:

- a) L'essai comprend deux parties qui sont exécutées consécutivement pour chaque système de freinage:
 - i) un essai de référence appliquant la méthode de l'essai de freinage à sec avec une seule commande de frein (section 3 de la présente annexe);
 - ii) un essai unique de freinage «freins mouillés» avec les mêmes paramètres d'essai qu'au point i) ci-dessus, mais le ou les freins étant continuellement aspergés d'eau pendant l'exécution de l'essai, en vue de mesurer leur efficacité dans ces conditions;
- b) l'essai n'est pas applicable aux systèmes de frein de stationnement, sauf lorsque le frein de stationnement est le frein secondaire;
- c) les freins à tambour ou les freins à disque entièrement carénés sont exemptés de cet essai, à moins qu'ils ne comportent des ouïes de ventilation ou des trous de visite ouverts;

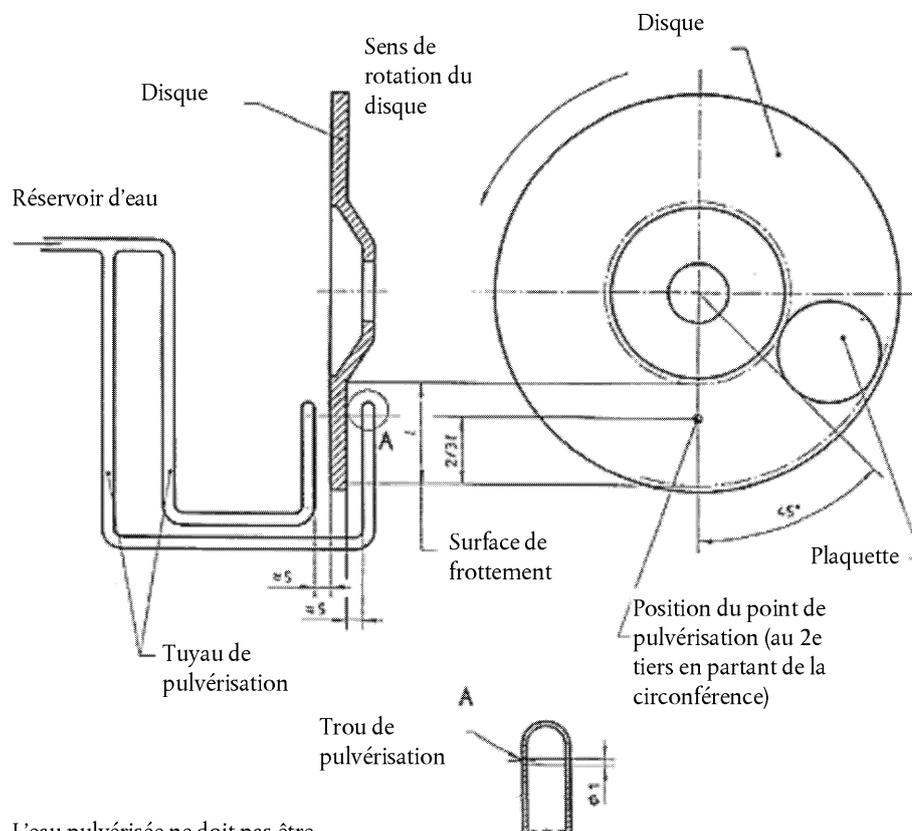
- d) pour l'essai, le véhicule doit être équipé d'un appareillage qui permet un enregistrement continu de la force à la commande de frein et de la décélération du véhicule. La mesure de la DMER et celle de la distance d'arrêt ne sont pas des critères appropriés dans ce cas.

6.2. Conditions concernant le véhicule:

- a) Essai applicable à toutes les catégories;
b) état chargé:

dans le cas d'un véhicule équipé d'un système de freinage intégral et d'un système de frein de service à circuits partiels, celui-ci est soumis à l'essai à l'état légèrement chargé en plus de l'essai à l'état chargé;

- c) moteur débrayé;
d) chaque frein doit être muni d'un équipement de pulvérisation d'eau:
i) freins à disque, schéma de l'équipement de pulvérisation d'eau:



L'eau pulvérisée ne doit pas être dispersée.

Dimensions en millimètres

L'équipement de pulvérisation d'eau sur le frein à disque est installé comme suit:

- a) l'eau est projetée sur chaque disque de frein avec un débit de 15 l/h. L'eau est également répartie de part et d'autre du rotor;
b) s'il existe une tôle de protection qui recouvre la surface du rotor, le point de pulvérisation doit être situé à 45° en avant du bord de la tôle;
c) s'il n'est pas possible de placer la buse de pulvérisation dans la position indiquée sur le schéma ou si le point de pulvérisation coïncide avec une ouïe de ventilation ou autre, elle peut être avancée de 90° supplémentaires par rapport au bord de la plaque, en restant à la même distance du centre du disque;

ii) freins à tambour avec ouïes de ventilation ou trous de visite ouverts:

l'équipement de pulvérisation d'eau est installé comme suit:

- a) l'eau est pulvérisée également des deux côtés du frein à tambour (côté flasque et côté fond du tambour) avec un débit de 15 l/h;
- b) les buses de pulvérisation sont placées aux deux tiers de la distance entre la circonférence du tambour et le centre du moyeu;
- c) la buse doit être placée à plus de 15° du bord de toute ouverture existant dans le flasque.

6.3. Essai de référence

6.3.1. Conditions et procédure d'essai:

- a) L'essai de la section 3 de la présente annexe (essai de freinage à sec avec actionnement d'une commande de frein de service unique) est exécuté pour chaque système de freinage, mais avec une force d'actionnement sur la commande produisant une décélération du véhicule de 2,5 à 3,0 m/s², et les paramètres suivants sont mesurés:
 - i) la force moyenne d'actionnement à la commande pour faire passer la vitesse du véhicule de 80 à 10 % de la vitesse d'essai prescrite;
 - ii) la décélération moyenne du véhicule entre 0,5 et 1,0 s après l'actionnement de la commande;
 - iii) la décélération maximale du véhicule au cours de tout le freinage, à l'exclusion de la dernière demi-seconde;
- b) on effectue trois essais de référence et on calcule la moyenne des valeurs obtenues aux points i), ii) et iii).

6.4. Essai de freinage «freins mouillés»

6.4.1. Conditions et procédure d'essai:

- a) Le véhicule est lancé à la vitesse d'essai utilisée pour l'essai de référence décrit au point 6.3 alors que l'équipement de pulvérisation d'eau asperge le ou les freins soumis à l'essai, sans actionnement de la commande de frein;
- b) au bout d'une distance d'au moins 500 m, on applique la force d'actionnement moyenne sur la commande déterminée lors de l'essai de référence pour le système de freinage soumis à l'essai;
- c) on mesure la décélération moyenne du véhicule entre 0,5 et 1,0 s après l'actionnement de la commande;
- d) on mesure la décélération maximale du véhicule au cours de tout le freinage, à l'exclusion de la dernière demi-seconde.

6.5. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai exécuté conformément à la procédure décrite au point 6.4.1, l'efficacité de décélération du frein mouillé doit satisfaire aux conditions suivantes:

- a) la valeur mesurée conformément au point 6.4.1 c) doit être égale à au moins 60 % de la décélération moyenne enregistrée lors de l'essai de référence conformément au point 6.3.1 a) ii), c'est-à-dire entre 0,5 et 1,0 s après l'actionnement de la commande; et
- b) la valeur mesurée conformément au point 6.4.1 d) doit être égale au maximum à 120 % de la décélération moyenne enregistrée lors de l'essai de référence conformément au point 6.3.1 a) iii), c'est-à-dire au cours de tout le freinage, à l'exclusion de la dernière demi-seconde.

7. ESSAI DE PERTE D'EFFICACITÉ À CHAUD

7.1. Dispositions générales:

- a) L'essai comprend trois parties qui sont exécutées consécutivement pour chaque système de freinage:
 - i) un essai de référence appliquant la méthode de l'essai de freinage à sec avec actionnement d'une seule commande de frein (section 3 de la présente annexe);

- ii) une procédure d'échauffement qui consiste en une série de freinages répétés en vue d'échauffer le ou les freins;
 - iii) un essai de freinage à chaud selon la méthode de l'essai de freinage à sec avec actionnement d'une seule commande de frein (section 3 de la présente annexe), en vue de mesurer l'efficacité de freinage après la procédure d'échauffement;
- b) l'essai est applicable aux véhicules des catégories L₃, L₅ et L₄;
 - c) l'essai n'est pas applicable aux systèmes de frein de stationnement ni aux systèmes de frein secondaire;
 - d) tous les essais sont exécutés à l'état chargé;
 - e) la procédure d'échauffement nécessite que le véhicule soit équipé d'un appareillage qui permette un enregistrement continu de la force à la commande de frein et de la décélération du véhicule. La DMER et la distance d'arrêt ne sont pas des critères appropriés pour la procédure d'échauffement. Par contre, l'essai de référence et l'essai de freinage à chaud nécessitent la mesure soit de la DMER, soit de la distance d'arrêt.

7.2. Essai de référence

7.2.1. Conditions concernant le véhicule:

Moteur débrayé.

7.2.2. Conditions et procédure d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesse d'essai: 60 km/h ou $0,9 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;
- c) actionnement des freins:
chaque commande de système de frein de service doit être actionnée séparément;
- d) force d'actionnement:
poignée: ≤ 200 N;
pédale: ≤ 350 N pour les catégories L₃ et L₄;
 ≤ 500 N pour la catégorie L₅;
- e) le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, la commande de frein est actionnée dans les conditions prescrites et la force à la commande nécessaire pour obtenir l'efficacité de freinage prescrite dans le tableau du point 3.3 de la présente annexe est enregistrée.

7.3. Procédure d'échauffement

7.3.1. Conditions concernant le véhicule:

Moteur et transmission:

- i) À partir de la vitesse d'essai prescrite jusqu'à 50 % de celle-ci: moteur embrayé, la transmission étant sur le rapport le plus élevé permettant de maintenir le régime moteur au-dessus du régime de ralenti indiqué par le constructeur;
- ii) à partir de 50 % de la vitesse d'essai prescrite jusqu'à l'arrêt: moteur débrayé.

7.3.2. Conditions et procédure d'essai:

- a) Température initiale des freins avant le premier freinage: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesse d'essai:
système de freinage individuel, freinage de la roue avant seulement: 100 km/h ou $0,7 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;
système de freinage individuel, freinage de la roue arrière seulement: 80 km/h ou $0,7 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;
système de freinage intégral ou système de frein de service à circuits partiels: 100 km/h ou $0,7 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;

- c) actionnement des freins:
 - chaque commande de système de frein de service est actionnée séparément;
- d) force d'actionnement:
 - i) premier freinage:
 - force constante à la commande produisant une décélération du véhicule de 3,0 à 3,5 m/s², pour faire passer sa vitesse de 80 à 10 % de la vitesse prescrite;
 - si le véhicule ne peut pas atteindre la valeur de décélération prescrite, le freinage est exécuté de façon à satisfaire aux prescriptions de décélération énoncées dans le tableau du point 3.3 de la présente annexe;
 - ii) freinages suivants:
 - a) même force constante à la commande que celle utilisée pour le premier freinage;
 - b) nombre de freinages: 10;
 - c) intervalle entre les freinages: 1 000 m;
- e) après un freinage exécuté dans les conditions prescrites dans le présent point, réaccélérer immédiatement à fond pour atteindre la vitesse prescrite, et maintenir cette vitesse jusqu'au prochain freinage.

7.4. Essai de freinage à chaud

7.4.1. Conditions et procédure d'essai:

Exécuter un freinage dans les conditions appliquées lors de l'essai de référence (point 7.2) sur le système de freinage, après qu'il a subi la procédure d'échauffement conformément au point 7.3 ci-dessus. Le freinage est effectué dans la minute qui suit la fin de cette procédure, la force d'actionnement étant au plus égale à la force utilisée lors de l'essai de référence (point 7.2).

7.5. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 7.4.1:

- a) la distance d'arrêt doit être: $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1 V$

où:

S_1 = distance d'arrêt corrigée en mètres obtenue lors de l'essai de référence (point 7.2)

S_2 = distance d'arrêt corrigée en mètres obtenue lors de l'essai de freinage à chaud (point 7.4.1)

V = vitesse d'essai prescrite en km/h; ou

- b) la DMER doit être ≥ 60 % de la valeur enregistrée lors de l'essai de référence (point 7.2).

8. ESSAI DU SYSTÈME DE FREIN DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES QUI EN SONT ÉQUIPÉS

8.1. Conditions concernant le véhicule:

- a) Essai applicable aux catégories L₂, L₃ et L₄;
- b) véhicule à l'état chargé;
- c) moteur débrayé.

8.2. Conditions et procédure d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≤ 100 °C;
- b) pente de la piste d'essai: 18 %;

- c) force d'actionnement:
 poignée: ≤ 400 N;
 pédale: ≤ 500 N;
- d) pour la première partie de l'essai, le véhicule est garé sur la piste d'essai, dans le sens de la montée, au moyen du frein de stationnement, dans les conditions prescrites dans le présent paragraphe. Si le véhicule est immobile, la période de mesure commence immédiatement;
- e) après l'essai véhicule dans le sens de la montée, l'essai est répété véhicule dans le sens de la descente.

8.3. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'essais effectués conformément à la procédure décrite au point 8.2, le frein de stationnement doit maintenir le véhicule arrêté pendant une durée de 5 minutes dans le sens de la montée et dans le sens de la descente.

9. ESSAIS DE L'ABS

9.1. Dispositions générales:

- a) Ces essais s'appliquent seulement aux systèmes ABS montés sur les véhicules des catégories L₁ et L₃;
- b) ils ont pour objet de confirmer l'efficacité des systèmes de freinage équipés de l'ABS en conditions normales et en cas de défaillance électrique de l'ABS;
- c) «en mode régulation» signifie que le système antiblocage effectue des cycles complets de modulation de la force de freinage pour empêcher les roues directement commandées de bloquer;
- d) le blocage des roues est permis à condition que la stabilité du véhicule n'en soit pas affectée au point que l'opérateur doive relâcher la commande ou qu'une roue du véhicule sorte des limites de la piste d'essai.

La série d'essais comprend les essais suivants, qui peuvent être exécutés dans un ordre quelconque:

Essais de l'ABS	Point de la présente annexe
a) Freinage sur revêtement à forte adhérence, comme défini au point 1.1.1	9.3
b) Freinage sur revêtement à faible adhérence, comme défini au point 1.1.2	9.4
c) Contrôle du blocage des roues sur revêtement à forte adhérence et à faible adhérence	9.5
d) Contrôle du blocage des roues lors du passage d'un revêtement à forte adhérence à un revêtement à faible adhérence	9.6
e) Contrôle du blocage des roues lors du passage d'un revêtement à faible adhérence à un revêtement à forte adhérence	9.7
f) Freinage avec défaillance électrique de l'ABS	9.8

9.2. Conditions concernant le véhicule:

- a) État légèrement chargé;
- b) moteur débrayé.

9.3. Freinage sur revêtement à forte adhérence:

9.3.1. Conditions et procédure d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesse d'essai: 60 km/h ou $0,9 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;

c) actionnement des freins:

actionnement simultané des deux commandes du système de frein de service si le véhicule est ainsi équipé, ou de la commande de frein de service unique dans le cas d'un système de frein de service agissant sur toutes les roues;

d) force d'actionnement:

la force d'actionnement appliquée est celle qui est nécessaire pour que le système antiblocage effectue un cycle complet à chaque freinage, jusqu'à ce que la vitesse du véhicule s'abaisse à 10 km/h;

e) si une roue est dépourvue d'ABS, la commande de frein de service correspondant à cette roue doit être actionnée avec une force inférieure à la force qui entraîne le blocage de la roue;

f) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum six freinages;

g) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites dans le présent point.

9.3.2. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 9.3.1:

a) la distance d'arrêt (S) doit être $\leq 0,0063 V^2$ (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en mètres) ou la DMER doit être $\geq 6,17$ m/s²; et

b) il ne doit pas y avoir de blocage de roue et les roues ne doivent pas sortir des limites de la piste d'essai.

9.4. Freinage sur revêtement à faible adhérence:

9.4.1. Conditions et procédure d'essai:

Comme indiqué au point 9.3.1, mais sur un revêtement à faible adhérence;

9.4.2. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai effectué conformément aux procédures décrites au point 9.4.1:

a) la distance d'arrêt (S) doit être $\leq 0,0056 V^2/P$ (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, P est le coefficient maximal de freinage et S la distance d'arrêt prescrite en mètres) ou la DMER doit être $\geq 6,87 \times P$, en m/s²; et

b) il ne doit pas y avoir de blocage de roue et les roues ne doivent pas sortir des limites de la piste d'essai.

9.5. Contrôles du blocage de roue sur revêtements à forte et à faible adhérence:

9.5.1. Conditions et procédure d'essai:

a) Revêtements d'essai:

i) à forte adhérence;

ii) à faible adhérence;

b) température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;

c) vitesse d'essai:

i) sur revêtement à forte adhérence: 80 km/h ou $0,8 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;ii) sur revêtement à faible adhérence: 60 km/h ou $0,8 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;

d) actionnement des freins:

i) chaque commande du système de frein de service est actionnée séparément;

ii) lorsque l'ABS est monté sur les deux systèmes de freinage, outre l'essai i), il doit être effectué un essai avec actionnement simultané des deux commandes de frein;

e) force d'actionnement:

la force d'actionnement appliquée est celle qui est nécessaire pour que le système antiblocage effectue un cycle complet à chaque freinage, jusqu'à ce que la vitesse du véhicule s'abaisse à 10 km/h;

f) durée d'application de la force d'actionnement:

la force d'actionnement des freins est appliquée pendant 0,2 à 0,5 s;

g) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum trois freinages;

h) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites dans le présent point.

9.5.2. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 9.5.1, il ne doit pas y avoir de blocage de roue et les roues doivent demeurer dans les limites de la piste d'essai.

9.6. Contrôle du blocage des roues lors du passage d'un revêtement à forte adhérence à un revêtement à faible adhérence:

9.6.1. Conditions et procédure d'essai:

a) Revêtements d'essai:

revêtement à forte adhérence, immédiatement suivi par un revêtement à faible adhérence;

b) température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;

c) vitesse d'essai:

elle doit être telle que la vitesse du véhicule soit de 50 km/h ou $0,5 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse, au point de passage entre le revêtement à forte adhérence et le revêtement à faible adhérence;

d) actionnement des freins:

i) chaque commande de système de frein de service est actionnée séparément;

ii) lorsque l'ABS est monté sur les deux systèmes de freinage, outre l'essai i) ci-dessus, il doit être effectué un essai avec actionnement simultané des deux commandes de frein;

e) force d'actionnement:

la force d'actionnement appliquée est celle qui est nécessaire pour que le système antiblocage effectue un cycle complet à chaque freinage, jusqu'à ce que la vitesse du véhicule s'abaisse à 10 km/h;

f) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum trois freinages;

g) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée avant que le véhicule atteigne le point de passage d'un revêtement à un autre.

9.6.2. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai effectué conformément aux procédures décrites au point 9.6.1, il ne doit pas y avoir de blocage de roue et les roues doivent demeurer dans les limites de la piste d'essai.

9.7. Contrôle du blocage des roues lors du passage d'un revêtement à faible adhérence à un revêtement à forte adhérence:

9.7.1. Conditions et procédure d'essai:

a) Revêtements d'essai:

revêtement à faible adhérence immédiatement suivi par un revêtement à forte adhérence (CFM $\geq 0,8$);

b) température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;

c) vitesse d'essai:

elle doit être telle que la vitesse du véhicule soit de 50 km/h ou $0,5 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse, au point de passage du revêtement à faible adhérence au revêtement à forte adhérence;

- d) actionnement des freins:
 - i) chaque commande de système de frein de service est actionnée séparément;
 - ii) lorsque l'ABS est monté sur les deux systèmes de freinage, outre l'essai i), il doit être effectué un essai avec actionnement simultané des deux commandes de frein;
- e) force d'actionnement:

la force d'actionnement appliquée est celle qui est nécessaire pour que le système antiblocage effectue un cycle complet à chaque freinage, jusqu'à ce que la vitesse du véhicule s'abaisse à 10 km/h;
- f) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum trois freinages;
- g) pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée avant que le véhicule atteigne le point de passage d'un revêtement à un autre;
- h) la décélération du véhicule doit être enregistrée de manière continue.

9.7.2. Prescriptions d'efficacité:

- a) Lors d'un essai effectué conformément aux procédures décrites au paragraphe 9.7.1, il ne doit pas y avoir de blocage de roue et les roues doivent demeurer dans les limites de la piste d'essai;
- b) Dans la seconde qui suit le moment où la roue arrière franchit le point de passage entre le revêtement à faible adhérence et le revêtement à forte adhérence, la décélération du véhicule doit augmenter.

9.8. Freinage avec défaillance électrique de l'ABS:

9.8.1. Conditions et procédure d'essai:

Le système électrique de l'ABS étant mis hors fonction, l'essai décrit à la section 3 de la présente annexe (essai de freinage sur le sec avec actionnement d'une seule commande de frein) est effectué en appliquant les conditions correspondant au système de freinage et au véhicule soumis à l'essai.

9.8.2. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai exécuté conformément à la procédure décrite au point 9.8.1:

- a) le système doit satisfaire aux prescriptions concernant la signalisation de la défaillance énoncées au point 5.1.13 du présent règlement; et
- b) les prescriptions minimales pour la distance d'arrêt ou la DMER doivent être conformes aux valeurs prescrites respectivement dans la colonne 2 ou 3, sous la rubrique «Système de freinage individuel, freinage de la roue arrière seulement» du tableau figurant au point 3.3 de la présente annexe.

10. ESSAI DE DÉFAILLANCE PARTIELLE POUR LES SYSTÈMES DE FREIN DE SERVICE À CIRCUITS PARTIELS

10.1. Dispositions générales:

- a) L'essai s'applique seulement aux véhicules équipés d'un système de frein de service à circuits partiels;
- b) l'essai a pour objet de confirmer l'efficacité du circuit partiel restant en cas de défaillance par fuite du système hydraulique.

10.2. Conditions concernant le véhicule:

- a) Essai applicable aux catégories L₃, L₅ et L₄;
- b) état légèrement chargé;
- c) moteur débrayé.

10.3. Conditions et procédure d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesses d'essai: 50 km/h, et 100 km/h ou $0,8 V_{\max}$ si cette seconde valeur est plus basse;
- c) force d'actionnement:
 - poignée: ≤ 250 N;
 - pédale: ≤ 400 N;

- d) nombre de freinages: jusqu'à ce que le véhicule satisfasse aux prescriptions d'efficacité, mais au maximum six freinages pour chaque vitesse d'essai;
- e) le système de frein de service doit être modifié de manière à causer une perte complète de freinage sur l'un des deux circuits partiels. Pour chaque freinage, le véhicule est accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, et la commande de frein est alors actionnée dans les conditions prescrites dans le présent paragraphe;
- f) l'essai est répété pour chaque circuit partiel.

10.4. Prescriptions d'efficacité:

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 10.3:

- a) le système doit satisfaire aux prescriptions concernant la signalisation de la défaillance énoncées au point 5.1.11 du présent règlement; et
- b) la distance d'arrêt (S) doit être $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$ (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en m) ou la DMER doit être: $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$.

11. ESSAI DE DÉFAILLANCE D'UN SYSTÈME DE FREINAGE AVEC ASSISTANCE

11.1. Dispositions générales:

- a) L'essai n'est pas effectué si le véhicule est équipé d'un autre système de frein de service distinct;
- b) il a pour objet de confirmer l'efficacité du système de freinage en cas de défaillance de l'assistance.

11.2. Conditions et procédure d'essai:

On exécute l'essai décrit à la section 3 de la présente annexe (essai de freinage à sec, avec actionnement d'une seule commande de frein) pour chaque système de frein de service, l'assistance étant hors fonction.

11.3. Prescriptions d'efficacité

Lors d'un essai effectué conformément à la procédure décrite au point 11.2, la distance d'arrêt doit être comme indiqué dans la colonne 2, ou la DMER doit être comme indiqué dans la colonne 3 du tableau suivant:

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Catégorie de véhicules	DISTANCE D'ARRÊT (S) (où V est la vitesse d'essai prescrite en km/h, et S la distance d'arrêt prescrite en mètres)	DMER
Système de freinage unique		
L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$	$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$	$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$	$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$
Système de freinage intégral ou système de frein de service à circuits partiels		
TOUTES	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

Note: S'il est possible d'actionner l'assistance au moyen de plus d'une commande, l'efficacité ci-dessus doit être obtenue par actionnement séparé de chaque commande.

APPENDICE

AUTRE MÉTHODE APPLICABLE POUR LA DÉTERMINATION DU COEFFICIENT DE FREINAGE MAXIMAL (CFM)

(Voir point 1.1.3 de la présente annexe)

1.1. Dispositions générales:

- a) L'essai a pour objet de déterminer le CFM pour le type de véhicule concerné lors d'un freinage exécuté sur les revêtements d'essai définis aux points 1.1.1 et 1.1.2 de l'annexe 3;
- b) l'essai comprend un certain nombre de freinages jusqu'à l'arrêt avec des forces variables à la commande de frein. Les deux roues sont freinées simultanément jusqu'au point précédant le blocage des roues, de manière à obtenir le taux de décélération maximal du véhicule sur le revêtement d'essai utilisé;
- c) le taux de décélération maximal du véhicule est la valeur la plus élevée enregistrée au cours de tous les freinages;
- d) le coefficient de freinage maximal (CFM) est calculé sur la base du freinage qui produit le taux de décélération maximal du véhicule, selon la formule:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

où:

t = temps nécessaire pour réduire la vitesse du véhicule de 40 à 20 km/h, en s.

Note: Pour les véhicules ne pouvant pas atteindre la vitesse d'essai de 50 km/h, le CFM doit être mesuré comme suit:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

où:

t = temps, en s, nécessaire pour réduire la vitesse du véhicule de $0,8 V_{\max}$ à $(0,8 V_{\max} - 20)$, V_{\max} étant mesuré en km/h;

- e) la valeur de PBC est arrondie à la troisième décimale.

1.2. État du véhicule pour l'essai:

- a) L'essai est applicable aux véhicules des catégories L_1 et L_3 ;
- b) le système antiblocage doit être déconnecté ou désactivé entre 40 km/h et 20 km/h;
- c) le véhicule doit être légèrement chargé;
- d) le moteur doit être débrayé.

1.3. Conditions et procédures d'essai:

- a) Température initiale des freins: ≥ 55 °C et ≤ 100 °C;
- b) vitesse d'essai: 60 km/h ou $0,9 V_{\max}$, la plus basse des deux valeurs étant retenue;
- c) application des freins:

actionnement simultané des deux commandes du frein de service, si le véhicule est ainsi équipé, ou de la commande unique du frein de service dans le cas d'un système de freinage de service qui agit sur toutes les roues;

pour les véhicules équipés d'une commande unique du frein de service, il peut être nécessaire de modifier le système de freinage si l'une des roues n'approche pas la décélération maximale;

d) force d'actionnement:

la force d'actionnement doit être celle qui permet d'obtenir le taux de décélération maximal du véhicule, comme défini au point 1.1 c) ci-dessus;

la valeur de la force à la commande doit être constante au cours du freinage;

e) nombre de freinages: jusqu'à ce que le taux de décélération maximal du véhicule soit obtenu;

f) pour chaque freinage, le véhicule doit être accéléré jusqu'à la vitesse d'essai, puis la ou les commandes de frein actionnées dans les conditions prescrites dans le présent point.

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR