

Journal officiel

de l'Union européenne

L 35



Édition
de langue française

Législation

52^e année
4 février 2009

Sommaire

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

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE ⁽¹⁾** 1
- ★ **Règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE ⁽¹⁾** 32
- ★ **Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil ⁽¹⁾** 47
- ★ **Règlement (CE) n° 81/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 562/2006 en ce qui concerne l'utilisation du système d'information sur les visas (VIS) dans le cadre du code frontières Schengen** 56

Avis au lecteur (voir page 3 de la couverture) s3

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

I

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

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 78/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 janvier 2009

relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cet effet, un système de réception communautaire par type est appliqué pour les véhicules à moteur. Les exigences techniques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne la protection des piétons devraient être harmonisées afin d'éviter l'adoption d'exigences qui diffèrent d'un État membre à l'autre et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

(2) Le présent règlement est un des actes réglementaires particuliers relatifs à la procédure de réception communautaire par type adoptés en vertu de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Afin d'atteindre les objectifs énoncés au considérant 1 du présent règlement, il convient de modifier les annexes I, III, IV, VI et XI de la directive 2007/46/CE.

(3) L'expérience a montré que le contenu technique de la législation concernant les véhicules à moteur était souvent très détaillé. Il convient dès lors d'adopter un règlement plutôt qu'une directive afin d'éviter les divergences entre les mesures de transposition et un échelon inutile de législation dans les États membres, étant donné qu'une transposition ne sera pas nécessaire dans la législation nationale. Dès lors, la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci ⁽⁴⁾, ainsi que la directive 2005/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur ⁽⁵⁾, qui établit des prescriptions pour l'installation et l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules et, partant, un certain niveau de protection pour les piétons, devraient être remplacées par le présent règlement afin de garantir la cohérence dans ce domaine. Cela implique que les États membres abrogent la législation transposant les directives abrogées.

⁽¹⁾ JO C 211 du 19.8.2008, p. 9.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 18 juin 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2008.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309 du 25.11.2005, p. 37.

- (4) Les exigences pour la deuxième phase de la mise en œuvre de la directive 2003/102/CE se sont révélées irréalisables. À cet égard, l'article 5 de ladite directive impose à la Commission de présenter des propositions permettant de résoudre les problèmes de faisabilité que posent ces exigences et de recourir éventuellement à des systèmes de sécurité active, tout en garantissant qu'il n'y ait aucune dégradation des niveaux de sécurité procurés aux usagers vulnérables de la route.
- (5) Une étude commandée par la Commission révèle que la protection des piétons peut être améliorée de façon significative par une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'étude démontre que l'utilisation d'un système de sécurité active d'«assistance au freinage», associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorerait sensiblement le niveau de protection des piétons. Il convient dès lors de prévoir l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs. Toutefois, cette mesure ne devrait pas remplacer les systèmes de sécurité passive perfectionnés, mais plutôt venir en complément.
- (6) Les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés de certaines des exigences prévues par le présent règlement, pour autant qu'ils soient en mesure d'éviter les collisions avec des piétons plutôt que de simplement limiter les conséquences de ces collisions. Après avoir établi si une telle technologie peut effectivement éviter les collisions avec des piétons et autres usagers vulnérables de la route, la Commission peut faire des propositions visant à modifier le présent règlement afin de tenir compte de l'utilisation des systèmes anticollision.
- (7) En raison du nombre croissant de véhicules plus lourds circulant sur le réseau routier urbain, il convient d'appliquer les dispositions relatives à la protection des piétons non seulement aux véhicules dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg, mais aussi, après une période transitoire limitée, aux véhicules des catégories M_1 et N_1 qui dépassent cette limite.
- (8) Afin de renforcer la protection des piétons à un stade aussi précoce que possible, les constructeurs qui souhaitent demander une réception par type conformément aux nouvelles exigences avant que celles-ci ne deviennent obligatoires devraient être en mesure de le faire, à condition que les mesures d'exécution requises soient déjà en vigueur.
- (9) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement devraient être arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (10) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les modalités techniques de l'application des prescriptions relatives aux essais ainsi que des mesures d'exécution sur la base des résultats du suivi. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (11) Afin d'assurer une transition sans heurts entre les dispositions des directives 2003/102/CE et 2005/66/CE et celles du présent règlement, l'application de ce dernier devrait être différée pendant une certaine durée après son entrée en vigueur.
- (12) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant la protection des piétons, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son ampleur, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe des exigences pour la construction et le fonctionnement des véhicules à moteur et des systèmes de protection frontale afin de réduire le nombre et la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par l'avant des véhicules et d'éviter ce type de collisions.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement est applicable:
 - a) aux véhicules à moteur de la catégorie M_1 tels que définis à l'article 3, point 11, et à l'annexe II, section A, point 1, de la directive 2007/46/CE, sous réserve du paragraphe 2 du présent article;
 - b) aux véhicules à moteur de la catégorie N_1 tels que définis à l'article 3, point 11, et à l'annexe II, section A, point 2, de la directive 2007/46/CE, sous réserve du paragraphe 2 du présent article;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

c) aux systèmes de protection frontale montés d'origine sur les véhicules visés aux points a) et b) ou fournis comme entités techniques distinctes destinées à être installées sur ces types de véhicules.

2. L'annexe I, sections 2 et 3, du présent règlement n'est pas applicable:

- a) aux véhicules de la catégorie N_1 ; et
- b) aux véhicules de la catégorie M_1 dérivés de véhicules de la catégorie N_1 et d'une masse maximale excédant 2 500 kg;

dans lesquels le «point R» de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière d'un maximum de 1 100 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Article 3 Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «montant A», le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule;
- 2) «système d'assistance au freinage», une fonction du système de freinage qui, sur la base d'une caractéristique de sollicitation du frein par le conducteur, conclut que celui-ci se trouve dans une situation de freinage d'urgence et, dans de telles conditions:
 - a) aide le conducteur à produire la force de freinage la plus élevée possible; ou
 - b) est suffisante pour déclencher le cycle complet du système de freinage avec antiblocage;
- 3) «pare-chocs», toute structure extérieure située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule, y compris les éléments qui sont fixés à cette structure, et destinée à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule; il ne comprend pas, toutefois, de système de protection frontale;
- 4) «système de protection frontale», une ou plusieurs structures distinctes, telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, en sus du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet; les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui ne servent qu'à protéger les phares du véhicule sont exclues de cette définition;
- 5) «masse maximale», la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur conformément à l'annexe I, point 2.8, de la directive 2007/46/CE;
- 6) «véhicules de la catégorie N_1 dérivés de véhicules de la catégorie M_1 », les véhicules de la catégorie N_1 qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme qu'un véhicule de la catégorie M_1 préexistant;

7) «véhicules de la catégorie M_1 dérivés de véhicules de la catégorie N_1 », les véhicules de la catégorie M_1 qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme qu'un véhicule de la catégorie N_1 préexistant.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 4

Exigences techniques

1. Conformément à l'article 9, les constructeurs garantissent que les véhicules mis sur le marché sont équipés d'un système d'assistance au freinage réceptionné respectant les exigences de l'annexe I, section 4, et que lesdits véhicules répondent aux exigences définies à l'annexe I, section 2 ou 3.

2. Conformément à l'article 10, les constructeurs garantissent que les systèmes de protection frontale, qu'ils soient montés d'origine sur les véhicules mis sur le marché ou fournis comme entités techniques distinctes, respectent les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6.

3. Les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception les informations utiles concernant les spécifications et les conditions d'essai des véhicules et des systèmes de protection frontale. Ces informations contiennent les données nécessaires pour vérifier le fonctionnement de tout dispositif de sécurité active installé sur le véhicule.

4. Dans le cas des systèmes de protection frontale à fournir comme entités techniques distinctes, les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception les informations utiles relatives aux spécifications et aux conditions d'essai de ces systèmes.

5. En tant qu'entités techniques distinctes, les systèmes de protection frontale ne sont pas distribués, commercialisés ou mis sur le marché sans être accompagnés d'une liste des types de véhicules pour lesquels le système de protection frontale a été réceptionné, ainsi que d'instructions de montage claires. Ces instructions de montage contiennent les prescriptions d'installation spécifiques, y compris les modes de fixation s'appliquant aux véhicules pour lesquels le système a été réceptionné, permettant le montage des composants réceptionnés sur ces véhicules dans le respect des dispositions applicables de l'annexe I, section 6.

6. La Commission arrête les mesures d'exécution fixant les modalités techniques de l'application des exigences définies à l'annexe I. Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

Article 5

Demande de réception CE par type

1. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie I.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner.

2. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 2.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner, équipé d'un système de protection frontale. À la demande du service technique, le constructeur présente également des composants spécifiques ou des échantillons des matériaux utilisés.

3. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de système de protection frontale en tant qu'entité technique distincte, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 3.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un échantillon du type de système de protection frontale qui doit être réceptionné. S'il le juge nécessaire, le service technique peut demander des échantillons supplémentaires. La dénomination commerciale ou la marque du demandeur ainsi que la désignation du type sont apposées de manière claire et indélébile sur l'échantillon (ou les échantillons). Le constructeur prend des dispositions pour l'apposition obligatoire ultérieure de la marque de réception CE par type.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES AUTORITÉS DES ÉTATS MEMBRES

Article 6

Délivrance de la réception CE par type

1. Si les exigences requises sont respectées, l'autorité chargée de la réception octroie la réception CE par type et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation exposé à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

2. Aux fins de la section 3 de ce numéro de réception par type, l'une des lettres suivantes est utilisée:

- a) Pour la réception de véhicules en ce qui concerne la protection des piétons:
- «A» si le véhicule répond aux exigences de l'annexe I, section 2,
 - «B» si le véhicule répond aux exigences de l'annexe I, section 3.

b) Pour la réception d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale ou la réception d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte:

- «A» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des points 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 et 5.3 de celle-ci,
- «B» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des paragraphes 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 et 5.3 de celle-ci,
- «X» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des paragraphes 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 et 5.3 de celle-ci.

3. Une autorité chargée de la réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule ou de système de protection frontale.

4. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité chargée de la réception délivre la fiche de réception CE par type établie conformément à l'un des modèles suivants:

- a) modèle figurant à l'annexe III, partie 1, pour un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons;
- b) modèle figurant à l'annexe III, partie 2, pour un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale;
- c) modèle figurant à l'annexe III, partie 3, pour un type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte.

Article 7

Marque de réception CE par type

Tout système de protection frontale réceptionné conformément au présent règlement pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, ou pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte, est conforme aux exigences du présent règlement et reçoit, et par conséquent porte, une marque de réception CE par type établie conformément aux dispositions de l'annexe IV.

Article 8

Modifications du type et des réceptions

Toute modification du véhicule à l'avant des montants A ou du système de protection frontale, qui touche à la structure, aux principales dimensions, aux matériaux des surfaces extérieures du véhicule, aux méthodes de fixation ou à l'agencement des composants extérieurs ou intérieurs et qui peut avoir une influence notable sur les résultats des essais, est considérée comme une modification en application de l'article 13 de la directive 2007/46/CE et nécessite donc une nouvelle demande de réception par type.

Article 9

Calendrier de mise en œuvre pour les véhicules

1. Avec effet à compter de la date prévue à l'article 16, deuxième alinéa, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4;
- b) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 2 ou 3;
- c) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 2 et 4 ou sections 3 et 4.

2. Avec effet à compter du 24 février 2011, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4, du présent règlement:

- a) véhicules de la catégorie M₁;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg.

3. Avec effet à compter du 24 février 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3.

4. Avec effet à compter du 31 décembre 2012, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 2 ou 3, du présent règlement:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg.

5. Avec effet à compter du 24 février 2015, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale excède 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3;
- b) véhicules de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 3 et 4.

6. Avec effet à compter du 24 août 2015, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4, du présent règlement.

7. Avec effet à compter du 24 février 2018, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement.

8. Avec effet à compter du 24 août 2019, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale excède 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement;
- b) véhicules de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement.

9. Sans préjudice des paragraphes 1 à 8 du présent article et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures adoptées au titre de l'article 4, paragraphe 6, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne refusent pas d'accorder, pour des motifs liés à la protection des piétons, la réception CE par type ou la réception nationale par type d'un nouveau type de véhicule et n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation d'un véhicule neuf, si le véhicule concerné répond aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3 ou 4.

*Article 10***Application aux systèmes de protection frontale**

1. Les autorités nationales refusent d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type pour tout nouveau type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, ou la réception CE par type en tant qu'entité technique distincte pour tout nouveau type de système de protection frontale, lorsque les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, ne sont pas satisfaites.
2. Les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés aux systèmes de protection frontale, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne répondent pas aux exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, du présent règlement.
3. Les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, du présent règlement sont applicables aux systèmes de protection frontale fournis comme entités techniques distinctes aux fins de l'article 28 de la directive 2007/46/CE.

*Article 11***Systèmes anticollision**

1. Après évaluation par la Commission, les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés des conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE par type ou la réception nationale par type pour un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation.
2. La Commission soumet l'évaluation au Parlement européen et au Conseil, assortie, le cas échéant, de propositions visant à modifier le présent règlement.

Les mesures éventuellement proposées garantissent des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus à l'annexe I, sections 2 et 3.

*Article 12***Suivi**

1. Les autorités nationales transmettent à la Commission les résultats du suivi visé à l'annexe I, points 2.2, 2.4 et 3.2, chaque année et au plus tard pour le 28 février de l'année qui suit celle de leur acquisition.

L'obligation de transmettre ces résultats cesse d'être applicable à compter du 24 février 2014.

2. La Commission peut, sur la base des résultats du suivi réalisé en vertu de l'annexe I, points 2.2, 2.4 et 3.2, adopter les mesures d'exécution jugées appropriées.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

3. La Commission, agissant sur la base d'informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, assure un suivi des évolutions techniques dans le domaine du renforcement des exigences en matière de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et des autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route.

4. Au plus tard le 24 février 2014, la Commission réexamine la faisabilité et l'application de toute exigence renforcée en matière de sécurité passive. Elle réexamine le fonctionnement du présent règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et des autres technologies de sécurité active.

5. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions en la matière.

*Article 13***Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 24 août 2010 et toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

2. Parmi les types de violation donnant lieu à une sanction figurent au moins les faits suivants:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification des résultats des essais de réception par type;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourrait entraîner un rappel ou un retrait de la réception par type;
- d) le refus d'accès aux informations.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES*Article 14***Modifications apportées à la directive 2007/46/CE**

La directive 2007/46/CE est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement.

*Article 15***Abrogation**

Les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE sont abrogées avec effet à compter de la date fixée à l'article 16, deuxième alinéa, du présent règlement.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

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

*Article 16***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 24 novembre 2009, à l'exception de l'article 4, paragraphe 6, et de l'article 9, paragraphe 9, qui sont applicables à compter de la date d'entrée en vigueur, et à l'exception de l'article 9, paragraphes 2 à 8, qui sont applicables à compter des dates qu'ils indiquent.

Par le Conseil
Le président
A. VONDRA

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I Dispositions techniques pour les essais de véhicules et de systèmes de protection frontale
- Annexe II Modèles de fiches de renseignements devant être fournies par le constructeur
- Partie 1 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons
 - Partie 2 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale
 - Partie 3 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte
- Annexe III Modèles de fiches de réception CE par type
- Partie 1 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons
 - Partie 2 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale
 - Partie 3 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte
- Annexe IV Marque de réception CE par type
- Appendice Exemple de marque de réception CE par type
- Annexe V Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

ANNEXE I

Dispositions techniques pour les essais de véhicules et de systèmes de protection frontale

1. Aux fins de la présente annexe, on entend par:
 - 1.1. «bord avant du capot», l'avant de la structure externe supérieure de la carrosserie et qui comprend le capot et les ailes, les éléments supérieurs et latéraux du boîtier de phares et toute autre pièce de fixation;
 - 1.2. «ligne de référence du bord avant du capot», la trace géométrique des points de contact entre une ligne droite de 1 000 mm de long et la face antérieure du capot, lorsque la ligne droite, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule et inclinée de 50° vers l'arrière, l'extrémité inférieure étant située à 600 mm au-dessus du sol, est déplacée à travers et contre le bord avant du capot. Sur les véhicules dont la face supérieure du capot est inclinée plus ou moins à 50°, de sorte que la ligne droite la touche sur une portion continue ou en plusieurs points au lieu d'un seul, la ligne de référence est déterminée en inclinant la ligne droite en arrière jusqu'à former un angle de 40°. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité inférieure de la ligne droite, ce point est considéré comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité supérieure de la ligne droite, la trace géométrique de la longueur développée à 1 000 mm est utilisée comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. L'arête supérieure du pare-chocs est également considérée comme étant le bord avant du capot au sens du présent règlement lorsqu'elle est mise en contact avec la ligne droite pendant cette opération;
 - 1.3. «longueur développée à 1 000 mm», la trace géométrique décrite sur la face frontale supérieure par l'une des extrémités d'un ruban long de 1 000 mm lorsque celui-ci est maintenu sur un plan vertical parallèle à l'axe du véhicule et déplacé à travers l'avant du pare-chocs du capot et le système de protection frontale. Tout au long de l'opération, le ruban est tendu et l'une de ses extrémités est maintenue en contact avec le niveau de référence du sol, en position verticale sous la face antérieure du pare-chocs, tandis que l'autre est maintenue en contact avec la face frontale supérieure. Le véhicule est placé dans son assiette normale;
 - 1.4. «face supérieure du capot», la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des montants A et des structures situées à l'arrière de ces éléments. Elle comprend donc notamment, mais pas exclusivement, le capot, les ailes, le tablier, les broches d'essuie-glace et la partie inférieure du cadre du pare-brise;
 - 1.5. «face frontale supérieure», la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des montants A et des structures situées à l'arrière de ces éléments;
 - 1.6. «niveau de référence du sol», le plan horizontal parallèle au niveau du sol représentant ce niveau pour un véhicule à l'arrêt sur une surface plane, le frein à main tiré, et dans son assiette normale;
 - 1.7. «assiette normale», la situation du véhicule lorsqu'il est placé au sol en ordre de marche, les pneumatiques étant gonflés à la pression recommandée, les roues avant positionnées dans l'axe du véhicule, les circuits remplis au maximum de tous les fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule, tous les équipements standard fournis par le constructeur du véhicule installés, une masse de 75 kg placée sur le siège du conducteur et une masse de 75 kg placée sur le siège du passager avant, et la suspension étant réglée pour une conduite à 40 ou 35 km/h dans les conditions normales de marche précisées par le constructeur (en particulier pour les véhicules dotés d'une suspension active ou d'un correcteur de niveau automatique);
 - 1.8. «pare-brise», le vitrage frontal du véhicule satisfaisant à toutes les prescriptions y afférentes de l'annexe I de la directive 77/649/CEE du Conseil du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur ⁽¹⁾;
 - 1.9. «critère de performance de la tête» (HPC), le calcul, pour un laps de temps donné, de l'accélération résultante maximale survenue pendant l'impact. Il est calculé à partir de la résultante de l'accélération en fonction du temps comme maximum (dépendant des instants t_1 et t_2) de l'équation:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

dans laquelle «a» est l'accélération résultante multiple de «g», et t_1 et t_2 sont les deux instants (exprimés en secondes) au cours de l'impact qui déterminent le début et la fin de l'enregistrement où HPC atteint sa valeur maximale. Les valeurs de HPC pour lesquelles l'intervalle ($t_2 - t_1$) est supérieur à 15 ms ne sont pas prises en compte pour le calcul de la valeur maximale;

(1) JO L 267 du 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. «rayon de courbure», le rayon de l'arc de cercle qui se rapproche le plus de la forme arrondie du composant considéré.
2. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:
- 2.1. Collision de jambe factice sur le pare-chocs
- Un des essais suivants doit être effectué:
- a) Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g;
- b) Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.
- 2.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 5,0 kN, et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 300 Nm.
- Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.
- 2.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le HPC ne dépasse pas 1 000 sur 2/3 de la surface d'essai du capot et 2 000 pour le tiers restant de la surface d'essai du capot.
- 2.4. Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le HPC est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 1 000.
- Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.
3. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:
- 3.1. Collision de jambe factice sur le pare-chocs
- Un des essais suivants doit être effectué:
- a) Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 19,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 170 g.
- En outre, le constructeur peut choisir des largeurs d'essai des pare-chocs allant jusqu'à 264 mm au total, où l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 250 g.
- b) Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.

3.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné est comparée à un maximum possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est comparé à un maximum possible de 300 Nm.

Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.

3.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le HPC doit respecter les exigences du point 3.5.

3.4. Collision de tête factice d'adulte sur la face supérieure du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,5 kg. Le HPC doit respecter les exigences du point 3.5.

3.5. Le HPC enregistré ne dépasse pas 1 000 sur la moitié de la surface d'essai de la tête factice d'enfant et, en outre, ne dépasse pas 1 000 sur les 2/3 des surfaces d'essai combinées des têtes factices d'enfant et d'adulte. Le HPC pour les surfaces restantes ne dépasse pas 1 700 pour les deux têtes factices.

4. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:

4.1. un essai de référence pour déterminer le point de déclenchement du système d'antiblocage des freins (ABS);

4.2. un essai pour vérifier que le fonctionnement du système d'assistance au freinage permet d'obtenir effectivement la décélération maximale du véhicule.

5. Les essais suivants doivent être réalisés sur les systèmes de protection frontale:

5.1. l'un des essais sur jambe factice visés au point 5.1.1 ou 5.1.2 doit être réalisé:

5.1.1. Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale

Tous les essais sont effectués à une vitesse d'impact de 40 km/h.

5.1.1.1. Pour un système de protection frontale réceptionné en vue de l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de la section 2, l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g.

5.1.1.2. Pour un système de protection frontale réceptionné en vue de l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de la section 3, l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 19,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 170 g.

5.1.1.3. Pour un système de protection frontale réceptionné uniquement en vue de l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3, les conditions d'essai définies aux points 5.1.1.1 et 5.1.1.2 peuvent être remplacées par les conditions d'essai définies soit au point 5.1.1.3.1, soit au point 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 24,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 7,5 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 215 g.

5.1.1.3.2. Deux essais sont réalisés, l'un étant effectué sur le véhicule équipé du système de protection frontale, le second sur le véhicule non équipé du système de protection frontale. Les deux essais sont réalisés en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière de réception. Les valeurs pour l'angle maximal de flexion dynamique du genou, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale.

- 5.1.2. Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale
- Tous les essais sont effectués à une vitesse d'impact de 40 km/h.
- 5.1.2.1. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.
- 5.1.2.2. Pour un système de protection frontale réceptionné uniquement en vue de l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3, les conditions d'essai définies au point 5.1.2.1 peuvent être remplacées par les conditions d'essai définies soit au point 5.1.2.2.1, soit au point 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 9,4 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Deux essais sont réalisés, l'un étant effectué sur le véhicule équipé du système de protection frontale, le second sur le véhicule non équipé du système de protection frontale. Les deux essais sont réalisés en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière de réception. Les valeurs pour la somme instantanée des forces d'impact et le moment de flexion sur l'élément de frappe sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale.
- 5.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné, au sommet et au bas de l'élément de frappe, ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 300 Nm. Les deux résultats sont enregistrés à des fins de suivi.
- 5.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur le système de protection frontale
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h et utilise comme élément de frappe une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille de 3,5 kg. Le HPC, calculé à partir de la résultante de l'accélération en fonction du temps, ne doit en aucun cas dépasser 1 000.
6. Dispositions relatives à la construction et à l'installation des systèmes de protection frontale
- 6.1. Les exigences ci-après s'appliquent à la fois aux systèmes de protection frontale montés sur des véhicules neufs et aux systèmes de protection frontale à fournir en tant qu'entités techniques distinctes destinées à être installées sur des véhicules spécifiques.
- 6.1.1. Les composants du système de protection frontale sont conçus de telle sorte que toutes les surfaces rigides pouvant être touchées par une sphère de 100 mm de diamètre aient un rayon de courbure minimal de 5 mm.
- 6.1.2. La masse totale du système de protection frontale, y compris tous les supports et fixations, ne doit pas dépasser 1,2 % de la masse maximale du véhicule pour lequel le système est conçu, avec un maximum de 18 kg.
- 6.1.3. Lorsqu'un système de protection frontale est monté sur un véhicule, sa hauteur ne doit pas dépasser de plus de 50 mm celle de la ligne de référence du bord avant du capot.
- 6.1.4. Le système de protection frontale ne doit pas augmenter la largeur du véhicule qui en est équipé. Si la largeur totale du système de protection frontale est supérieure à 75 % de la largeur du véhicule, ses extrémités doivent être rabattues vers la surface extérieure afin de réduire le risque d'accrochage. Cette exigence est considérée comme respectée si le système de protection frontale est renforcé ou intégré dans la carrosserie ou si son extrémité est rabattue pour qu'elle ne puisse pas être touchée par une sphère de 100 mm de diamètre et que l'espace entre l'extrémité du système et la partie adjacente de la carrosserie ne dépasse pas 20 mm.
- 6.1.5. Sous réserve des dispositions du point 6.1.4, l'espace entre les composants du système de protection frontale et la surface extérieure sous-jacente ne doit pas dépasser 80 mm. Il n'est pas tenu compte de points localisés de rupture dans le profil général de la carrosserie sous-jacente (tels que des ouvertures de grilles, des prises d'air, etc.).
- 6.1.6. En tout point de la largeur du véhicule, et cela afin de préserver les avantages que procure le pare-chocs du véhicule, l'écartement entre la partie la plus avancée du pare-chocs et la partie la plus avancée du système de protection frontale ne doit pas dépasser 50 mm.
- 6.1.7. Le système de protection frontale ne doit pas réduire de manière significative l'efficacité du pare-chocs. Cette exigence est considérée comme respectée s'il n'y a pas plus de deux composants verticaux et s'il n'y a aucun composant horizontal du système de protection frontale qui recouvre le pare-chocs.

- 6.1.8. Le système de protection frontale ne doit pas être incliné vers l'avant par rapport à la verticale. Les parties supérieures du système de protection frontale ne doivent pas dépasser de plus de 50 mm vers le haut ou vers l'arrière (vers le pare-brise) par rapport à la ligne de référence du bord avant du capot telle qu'elle apparaît lorsque le système de protection frontale est démonté.
 - 6.1.9. Le montage d'un système de protection frontale ne peut compromettre le respect des exigences relatives à la réception par type des véhicules.
 7. Par dérogation aux sections 2, 3 et 5, l'autorité de réception compétente peut considérer que les exigences relatives aux essais qui y sont définis sont satisfaites par tout essai équivalent réalisé selon les exigences d'un autre essai prévu par la présente annexe.
-

ANNEXE II

Modèles de fiches de renseignements devant être fournies par le constructeur

Partie 1

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Partie 2

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

Partie 3

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

PARTIE 1

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes ont des fonctions à commande électronique, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

1.6. Emplacement et disposition du moteur:

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie:

9.2. Matériaux utilisés et modes de construction:

9.2.3. Protection des piétons

9.2.3.1. Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.

PARTIE 2

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale.

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

2. MASSES ET DIMENSIONS (en kg et mm) (références aux dessins le cas échéant)

2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur:

2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux (maximum et minimum):

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie:

9.24. Système de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

- 9.24.2. Dessins et/ou photographies, le cas échéant, des éléments tels que les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, les éléments décoratifs, les insignes, emblèmes, renforcements, ainsi que toute autre saillie et toute partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple les dispositifs d'éclairage). Dans les cas où les composants énumérés dans la première phrase ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins de documentation, par des photographies, accompagnées si nécessaire des dimensions et/ou d'un texte:
- 9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:
- 9.24.4. Dessin des pare-chocs:
- 9.24.5. Dessin de la ligne de plancher à l'avant du véhicule:

PARTIE 3

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

1.1. Description technique détaillée (y compris des photographies ou des dessins):

1.2. Instructions d'assemblage et de montage, y compris couples requis:

1.3. Liste des types de véhicules sur lesquels il peut être installé:

1.4. Restrictions éventuelles d'utilisation et conditions de montage:

(^b) Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte couverts par la présente fiche de renseignements, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

(^c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(¹) Biffer les mentions inutiles (il peut arriver que rien ne doive être biffé, lorsqu'il y a plus d'une réponse possible).

ANNEXE III

Modèles de fiches de réception CE par type

Partie 1

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Partie 2

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

Partie 3

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

PARTIE 1

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.4. Catégorie de véhicule ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

1. Informations complémentaires (le cas échéant) (voir addendum)
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

⁽⁴⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

5. Remarques (le cas échéant) (voir addendum):
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un
véhicule en ce qui concerne la protection des piétons en application du règlement (CE)
n° 78/2009

1. Informations complémentaires
 - 1.1. Brève description de la structure, des dimensions, des formes et des matériaux constitutifs du type de véhicule:
 - 1.2. Emplacement du moteur: à l'avant/à l'arrière/au milieu ⁽¹⁾
 - 1.3. Transmission: traction avant/traction arrière ⁽¹⁾
 - 1.4. Masse du véhicule soumis aux essais [telle que définie conformément à l'annexe I, point 1.7, du règlement (CE) n° 78/2009]:
 - Essieu avant:
 - Essieu arrière:
 - Total:
 - 1.5. Résultats des essais selon les exigences définies à l'annexe I du règlement (CE) n° 78/2009:
 - 1.5.1. Résultats des essais visés à la section 2:

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	..... kN	⁽²⁾
	Moment de flexion	..... Nm	⁽²⁾
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC dans la zone A [12 résultats ⁽³⁾]		
	Valeurs HPC dans la zone B [6 résultats ⁽³⁾]		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC [5 résultats ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ En fonction des valeurs indiquées dans l'annexe I, section 2, du règlement (CE) n° 78/2009.

⁽²⁾ À des fins de suivi uniquement.

⁽³⁾ Conformément à (la législation d'application de) la Commission.

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

1.5.2. Résultats des essais visés à la section 3:

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	..... kN	⁽²⁾
	Moment de flexion	..... Nm	⁽²⁾
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC [9 résultats ⁽³⁾]		
Collision de tête factice d'adulte (4,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC [9 résultats ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ En fonction des valeurs indiquées dans l'annexe I, section 3, du règlement (CE) n° 78/2009.

⁽²⁾ À des fins de suivi uniquement.

⁽³⁾ Conformément à (la législation d'application de) la Commission.

Remarques (par exemple: valable pour les véhicules à conduite à gauche et à droite)

1.5.3. Exigences visées à la section 4:

Caractéristiques du système d'assistance au freinage fourni ⁽¹⁾ .	
Remarques ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Veuillez donner des précisions sur le mode de fonctionnement du système.

⁽²⁾ Veuillez donner des précisions sur les essais effectués pour vérifier le système.

PARTIE 2

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.4. Catégorie de véhicule ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:
- 0.8. Adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

⁽⁴⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

SECTION II

1. Informations complémentaires (le cas échéant): voir addendum
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Remarques (le cas échéant): voir addendum
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale en application du règlement (CE) n° 78/2009

1. Informations complémentaires, le cas échéant:
2. Remarques:
3. Résultats des tests selon les exigences définies à l'annexe I, section 5, du règlement (CE) n° 78/2009

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (pour le suivi uniquement)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur le système de protection frontale	Valeurs HPC (au moins 3 valeurs)		

PARTIE 3

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le système de protection frontale ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE:
- 0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

1. Informations complémentaires: voir addendum
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Remarques (le cas échéant): voir addendum
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un
type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte en
application du règlement (CE) n° 78/2009

1. Informations complémentaires
 - 1.1. Méthode de fixation:
 - 1.2. Instructions d'assemblage et de montage:
 - 1.3. Liste des véhicules sur lesquels le système de protection frontale peut être monté, restrictions éventuelles d'utilisation et conditions requises pour le montage:
.....
2. Remarques:
3. Résultats des essais selon les exigences définies à l'annexe I, section 5, du règlement (CE) n° 78/2009

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (pour le suivi uniquement)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur le système de protection frontale	Valeurs HPC (au moins 3 valeurs)		

ANNEXE IV

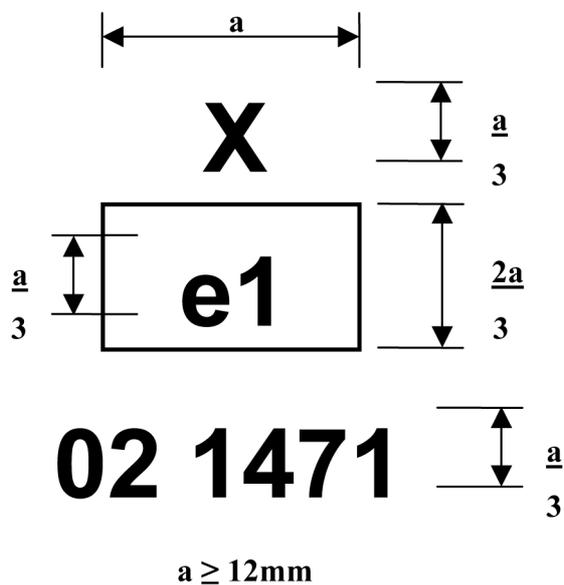
MARQUE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

1. Cette marque est composée:
 - 1.1. d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre minuscule «e» suivie du numéro ou du groupe de lettres distinctif de l'État membre ayant accordé la réception CE par type:
 - 1 pour l'Allemagne
 - 2 pour la France
 - 3 pour l'Italie
 - 4 pour les Pays-Bas
 - 5 pour la Suède
 - 6 pour la Belgique
 - 7 pour la Hongrie
 - 8 pour la République tchèque
 - 9 pour l'Espagne
 - 11 pour le Royaume-Uni
 - 12 pour l'Autriche
 - 13 pour le Luxembourg
 - 17 pour la Finlande
 - 18 pour le Danemark
 - 19 pour la Roumanie
 - 20 pour la Pologne
 - 21 pour le Portugal
 - 23 pour la Grèce
 - 24 pour l'Irlande
 - 26 pour la Slovénie
 - 27 pour la Slovaquie
 - 29 pour l'Estonie
 - 32 pour la Lettonie
 - 34 pour la Bulgarie
 - 36 pour la Lituanie
 - 49 pour Chypre
 - 50 pour Malte
 - 1.2. à proximité du rectangle, du «numéro de réception de base» contenu dans la partie 4 du numéro de réception par type visé à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE, précédé des deux chiffres indiquant le numéro séquentiel attribué à la dernière modification technique majeure du présent règlement à la date où la réception CE par type a été accordée. Le numéro séquentiel pour le présent règlement est 02;
 - 1.3. des lettres supplémentaires suivantes, situées au-dessus du rectangle:
 - 1.3.1. «A» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné conformément aux exigences de l'annexe I, point 5.1.1.1, et convient à l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de l'annexe I, section 2;
 - 1.3.2. «B» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné conformément aux exigences de l'annexe I, point 5.1.1.2, et convient à l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de l'annexe I, section 3;

- 1.3.3. «X» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte, pour l'essai de collision de jambe factice, des dispositions prévues à l'annexe I, point 5.1.1.3 ou 5.1.2.2, et ne convient que pour l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3 de l'annexe I;
 - 1.4. la marque de réception CE par type est clairement lisible, indélébile et apparaît clairement une fois placée sur le véhicule;
 - 1.5. un exemple de la marque de réception figure dans l'appendice de la présente annexe.
-

Appendice

Exemple de marque de réception CE par type



Le dispositif portant la marque de réception CE par type présentée ci-dessus est un système de protection frontale, réceptionné en Allemagne (e1) conformément au présent règlement (02), sous le numéro de réception de base 1471.

La lettre «X» indique que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte, pour l'essai de collision de jambe factice, des dispositions prévues soit au point 5.1.1.3, soit au point 5.1.2.2 de l'annexe I.

ANNEXE V

Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

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

1) À l'annexe I, la section 9.24 est remplacée par le texte suivant:

«9.24. Systèmes de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

9.24.2. Dessins et/ou photographies, le cas échéant, des éléments tels que les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, les éléments décoratifs, les insignes, emblèmes, renforcements, ainsi que toute autre saillie et toute partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple les dispositifs d'éclairage). Dans les cas où les composants énumérés dans la première phrase ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins de documentation, par des photographies, accompagnées si nécessaire des dimensions et/ou d'un texte:

9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:

9.24.4. Dessin des pare-chocs:

9.24.5. Dessin de la ligne de plancher à l'avant du véhicule:»

2) À l'annexe III, partie I, point A, la section 9.24 est remplacée par le texte suivant:

«9.24. Systèmes de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:»

3) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) Dans la partie I:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58. Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 1	X				X							
-----------------------------	---------------------------	------------------------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

ii) La note 7 de bas de page est supprimée.

iii) Le point 60 est supprimé.

b) Dans l'appendice:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58. Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 1	s.o. (*)
-----------------------------	---------------------------	------------------------	----------

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux exigences du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.

4) À l'annexe VI, l'appendice est modifié comme suit:

a) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009»		
------	------------------------	----------------------------	--	--

b) Le point 60 est supprimé.

5) L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Dans l'appendice 1:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	X	s.o. (*)							
------	------------------------	---------------------------	---	----------	--	--	--	--	--	--	--

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.

b) Dans l'appendice 2:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	s.o.			s.o.»							
------	------------------------	---------------------------	------	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--

ii) Le point 60 est supprimé.

c) Dans l'appendice 3:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009									X»
------	------------------------	---------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) Le point 60 est supprimé.

d) Dans l'appendice 4:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009				s.o. (*)						
------	------------------------	---------------------------	--	--	--	----------	--	--	--	--	--	--

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.

RÈGLEMENT (CE) n° 79/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 14 janvier 2009****concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée. À cette fin, un système complet de réception par type des véhicules à moteur a été mis en place au niveau communautaire. Les exigences techniques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne la propulsion par l'hydrogène devraient être harmonisées pour éviter l'adoption d'exigences qui varient d'un État membre à un autre et pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité publique.
- (2) Le présent règlement est un règlement particulier aux fins de la procédure de réception communautaire par type prévue par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Les annexes IV, VI et XI de ladite directive devraient donc être modifiées en conséquence.

- (3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle approche réglementaire a été appliquée à la législation communautaire concernant les véhicules. Le présent règlement ne devrait donc établir que les dispositions fondamentales concernant les exigences en matière de réception par type des systèmes hydrogène et composants hydrogène, tandis que les spécifications techniques devraient être arrêtées par des mesures d'exécution adoptées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁴⁾.
- (4) Il convient, en particulier, d'habiliter la Commission à établir les exigences et les procédures d'essai relatives aux nouvelles formes de stockage ou d'utilisation de l'hydrogène, aux composants hydrogène supplémentaires et au système de propulsion. Il convient également d'habiliter la Commission à établir des procédures, des essais et des exigences spécifiques concernant la protection contre les chocs des véhicules fonctionnant à l'hydrogène et des exigences en matière de sécurité du système intégré. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (5) Dans le secteur des transports, l'accroissement de la proportion de véhicules plus respectueux de l'environnement devrait être un des principaux objectifs. Il convient que des efforts supplémentaires soient consentis pour mettre davantage de ces véhicules sur le marché. L'introduction de véhicules propulsés par d'autres carburants peut sensiblement améliorer la qualité de l'air en milieu urbain et, par conséquent, l'état de la santé publique.
- (6) L'hydrogène est considéré comme une manière propre de propulser les véhicules à l'avenir, dans la perspective d'une économie sans pollution fondée sur la réutilisation des matières premières et sur les sources d'énergie renouvelables, car les véhicules fonctionnant à l'hydrogène n'émettent pas de polluants à base de carbone ni de gaz à effet de serre. L'hydrogène étant un vecteur énergétique et non une source d'énergie, les avantages de la propulsion à hydrogène sur le plan climatique dépendent de la source utilisée pour obtenir l'hydrogène. Il convient dès lors de veiller à ce que l'hydrogène en tant que carburant soit produit de manière durable, dans la mesure du possible à partir de sources d'énergie renouvelables, de sorte que le bilan environnemental global de l'introduction de l'hydrogène en tant que carburant pour les véhicules à moteur soit positif.

⁽¹⁾ Avis du 9 juillet 2008.⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2008.⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (7) Dans son rapport final, le groupe de haut niveau CARS 21 indiquait qu'il convenait de poursuivre, si besoin était, les efforts visant à renforcer l'harmonisation internationale des réglementations relatives aux véhicules à moteur, en vue d'intégrer les principaux marchés de véhicules et d'étendre l'harmonisation aux domaines qui n'étaient pas encore couverts, notamment dans le cadre des accords de 1958 et de 1998 de la CEE-ONU. Conformément à cette recommandation, la Commission devrait continuer à promouvoir le développement d'exigences harmonisées au plan international pour les véhicules à moteur, sous les auspices de la CEE-ONU. En particulier, en cas d'adoption d'un règlement technique mondial sur les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et les véhicules à pile combustible, la Commission devrait examiner la possibilité d'aligner les exigences énoncées dans le présent règlement sur celles fixées par le règlement technique mondial.
- (8) Les mélanges à base d'hydrogène pourraient être utilisés comme carburant à titre transitoire, en attendant l'utilisation de l'hydrogène pur, afin de faciliter l'introduction de véhicules fonctionnant à l'hydrogène dans les États membres disposant de bonnes infrastructures pour le gaz naturel. La Commission devrait dès lors élaborer des exigences pour l'utilisation de mélanges d'hydrogène et de gaz naturel/biométhane, en particulier en fixant un rapport de mélange de l'hydrogène et du gaz qui tienne compte de la faisabilité technique et des avantages pour l'environnement.
- (9) La définition d'un cadre pour la réception par type des véhicules fonctionnant à l'hydrogène contribuerait à conforter la confiance des utilisateurs potentiels et du public en général dans cette nouvelle technologie.
- (10) Il est donc nécessaire de mettre en place un cadre adéquat afin d'accélérer la mise sur le marché de véhicules intégrant des technologies de propulsion innovantes et de véhicules utilisant d'autres carburants à faible incidence sur l'environnement.
- (11) La plupart des constructeurs font des investissements importants dans le développement de la technologie de l'hydrogène et ont déjà commencé à mettre de tels véhicules sur le marché. Il est probable que la part des véhicules fonctionnant à l'hydrogène dans la flotte totale augmentera à l'avenir. La spécification d'exigences communes concernant la sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène est donc nécessaire. Dans la mesure où les constructeurs pourraient adopter des approches différentes pour le développement de véhicules fonctionnant à l'hydrogène, il est nécessaire de fixer des exigences de sécurité neutres sur le plan technologique.
- (12) Il est nécessaire de fixer les exigences de sécurité relatives aux systèmes hydrogène et à leurs composants qui doivent être respectées pour obtenir leur réception par type.
- (13) S'agissant de la réception par type des véhicules fonctionnant à l'hydrogène, il y a lieu de définir les exigences applicables à l'installation des systèmes hydrogène et de leurs composants dans le véhicule.
- (14) En raison des caractéristiques du carburant, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène peuvent requérir un traitement spécifique de la part des services de secours. Il est donc nécessaire d'établir des exigences visant à une identification claire et rapide de ces véhicules de manière à ce que les services de secours puissent être informés du carburant stocké à bord des véhicules. Tout en étant adaptés à cette fonction, les moyens d'identification devraient, dans la mesure du possible, ne pas être de nature à inquiéter le public.
- (15) Il importe également de définir les obligations des constructeurs en ce qui concerne l'adoption de mesures appropriées pour éviter les erreurs lors du ravitaillement en carburant de véhicules fonctionnant à l'hydrogène.
- (16) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène ne pourront rencontrer un succès commercial qu'à la condition qu'une infrastructure adéquate de ravitaillement soit disponible en Europe. Il convient donc que la Commission étudie des mesures appropriées pour encourager le développement d'un réseau de stations-service dans toute l'Europe pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.
- (17) Les petits véhicules innovants, désignés comme étant des véhicules de catégorie L par la législation communautaire en matière de réception par type, sont considérés comme des pionniers pour l'utilisation de l'hydrogène comme carburant. L'utilisation de l'hydrogène pour ces véhicules nécessite moins d'efforts, les difficultés techniques et le niveau d'investissement requis n'étant pas aussi importants que pour les véhicules des catégories M et N telles que définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE. La Commission devrait, le 1^{er} janvier 2010 au plus tard, évaluer la possibilité de réglementer la réception par type des véhicules de catégorie L fonctionnant à l'hydrogène.
- (18) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son ampleur, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des exigences pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne la propulsion par l'hydrogène et pour la réception par type des composants hydrogène et des systèmes hydrogène. Le présent règlement établit également des exigences pour l'installation de ces composants et systèmes.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement est applicable:

- 1) aux véhicules fonctionnant à l'hydrogène des catégories M et N, telles que définies à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE, y compris la protection contre les chocs et la sécurité électrique de ces véhicules;
- 2) aux composants hydrogène destinés aux véhicules à moteur des catégories M et N, qui sont énumérés à l'annexe I;
- 3) aux systèmes hydrogène destinés aux véhicules à moteur des catégories M et N, y compris les nouvelles formes de stockage ou d'utilisation de l'hydrogène.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - a) «véhicule fonctionnant à l'hydrogène»: tout véhicule à moteur qui utilise de l'hydrogène comme carburant pour propulser le véhicule;
 - b) «système de propulsion»: le moteur à combustion interne ou le système de piles à combustible utilisé pour propulser le véhicule;
 - c) «composant hydrogène»: le réservoir d'hydrogène et toutes les autres pièces du véhicule fonctionnant à l'hydrogène qui sont en contact direct avec l'hydrogène ou qui font partie d'un système hydrogène;
 - d) «système hydrogène»: un ensemble de composants hydrogène et de pièces de raccordement montés sur les véhicules fonctionnant à l'hydrogène, à l'exclusion des systèmes de propulsion ou des unités motrices auxiliaires;
 - e) «pression de service maximale admissible» (PSMA): la pression maximale à laquelle un composant peut être soumis selon sa conception et qui sert de base pour déterminer la résistance du composant en question;
 - f) «pression de service nominale» (PSN): s'agissant de réservoirs, la pression stabilisée à une température uniforme de 288 K (15 °C) pour un réservoir plein ou, s'agissant d'autres composants, la pression à laquelle ce composant fonctionne en conditions normales;
 - g) «réservoir intérieur»: la partie du réservoir d'hydrogène destinée à recevoir de l'hydrogène liquide qui contient l'hydrogène cryogénique.
2. Aux fins du paragraphe 1, point d), les «systèmes hydrogène» comprennent notamment:
 - a) les systèmes de contrôle et de surveillance de l'utilisation;

- b) les systèmes d'interface du véhicule;
- c) les systèmes de limitation du débit;
- d) les systèmes de protection en cas de surpression;
- e) les systèmes de détection des défaillances de l'échangeur thermique.

Article 4

Obligations des constructeurs

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules fonctionnant à l'hydrogène vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté et tous les composants hydrogène ou systèmes hydrogène vendus ou mis en service dans la Communauté ont obtenu la réception par type conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. Aux fins de la réception par type des véhicules, les constructeurs équipent les véhicules fonctionnant à l'hydrogène de composants hydrogène et systèmes hydrogène qui sont conformes aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'exécution et sont installés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

3. Aux fins de la réception par type des composants et systèmes, les constructeurs s'assurent que les composants hydrogène et systèmes hydrogène sont conformes aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'exécution.

4. Les constructeurs fournissent aux autorités responsables de la réception des informations appropriées concernant les spécifications des véhicules et les conditions d'essai.

5. Les constructeurs fournissent des informations pour l'inspection des composants hydrogène et des systèmes hydrogène pendant la durée de vie utile du véhicule.

Article 5

Exigences générales pour les composants hydrogène et systèmes hydrogène

Les constructeurs s'assurent que:

- a) les composants hydrogène et systèmes hydrogène fonctionnent de manière correcte et sûre et qu'ils résistent de façon fiable aux conditions de fonctionnement électriques, mécaniques, thermiques et chimiques, sans fuites ni déformations visibles;
- b) les systèmes hydrogène sont protégés contre la surpression;

- c) les matériaux utilisés pour les pièces des composants hydrogène et systèmes hydrogène qui doivent entrer en contact direct avec l'hydrogène sont compatibles avec l'hydrogène;
- d) les composants hydrogène et systèmes hydrogène résistent de façon fiable aux températures et pressions prévues pendant leur durée de vie prévue;
- e) les composants hydrogène et systèmes hydrogène résistent de façon fiable à une plage de températures de fonctionnement fixée dans les mesures d'exécution;
- f) les composants hydrogène sont marqués conformément aux mesures d'exécution;
- g) la direction d'écoulement est clairement indiquée pour les composants hydrogène à écoulement directionnel;
- h) les composants hydrogène et systèmes hydrogène sont conçus de manière à pouvoir être installés conformément aux exigences de l'annexe VI.

Article 6

Exigences applicables aux réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide

Les réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide sont testés conformément aux procédures d'essai énoncées à l'annexe II.

Article 7

Exigences applicables aux composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide

1. Les composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide sont testés conformément aux procédures d'essai énoncées à l'annexe III en fonction de leur type.
2. Les dispositifs de décompression sont conçus de manière à assurer que la pression dans le réservoir intérieur ou dans les autres composants hydrogène ne dépasse pas une valeur permise. Les valeurs sont fixées en proportion de la pression de service maximale admissible (PSMA) du système hydrogène. Les échangeurs thermiques sont pourvus d'un système de sécurité qui détecte leur défaillance.

Article 8

Exigences applicables aux réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé

1. Les réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé sont classés conformément au point 1 de l'annexe IV.

2. Les réservoirs visés au paragraphe 1 sont testés conformément aux procédures d'essai énoncées à l'annexe IV en fonction de leur type.

3. Une description détaillée de toutes les principales propriétés du matériau et tolérances utilisées dans la conception du réservoir est fournie, y compris les résultats des essais auxquels le matériau a été soumis.

Article 9

Exigences applicables aux composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé

Les composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé sont testés conformément aux procédures d'essai énoncées à l'annexe V en fonction de leur type.

Article 10

Exigences générales pour l'installation des composants hydrogène et systèmes hydrogène

Les composants hydrogène et systèmes hydrogène sont installés conformément aux exigences de l'annexe VI.

Article 11

Calendrier d'application

1. Avec effet à compter du 24 février 2011, les autorités nationales refusent d'accorder:

- a) la réception CE par type ou la réception nationale par type, pour des raisons liées à la propulsion par l'hydrogène, aux nouveaux types de véhicules, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement ou de ses mesures d'exécution; et
- b) la réception CE par type aux nouveaux types de composants hydrogène ou de systèmes hydrogène, lorsque ces composants ou systèmes ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement ou de ses mesures d'exécution.

2. Avec effet à compter du 24 février 2012, les autorités nationales:

- a) considèrent, pour des raisons liées à la propulsion par l'hydrogène, que les certificats de conformité pour de nouveaux véhicules ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE, et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de ces véhicules, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement ou de ses mesures d'exécution; et
- b) interdisent la vente et la mise en service de nouveaux composants hydrogène ou systèmes hydrogène, lorsque ces composants ou systèmes ne sont pas conformes aux exigences du présent règlement ou de ses mesures d'exécution.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'exécution arrêtées au titre de l'article 12, paragraphe 1, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales:

- a) ne refusent pas, pour des motifs liés à la propulsion par l'hydrogène, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicules ou d'accorder la réception CE par type pour de nouveaux types de composants hydrogène ou de systèmes hydrogène, lorsque ces véhicules, ces composants ou ces systèmes sont conformes aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'exécution; ou
- b) n'interdisent pas l'immatriculation, la vente et la mise en service de nouveaux véhicules ou la vente et la mise en service de nouveaux composants hydrogène ou systèmes hydrogène, lorsque ces véhicules, ces composants ou ces systèmes sont conformes aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'exécution.

Article 12

Mesures d'exécution

1. La Commission arrête les mesures d'exécution suivantes:
 - a) les dispositions administratives pour la réception CE par type des véhicules, en ce qui concerne la propulsion par l'hydrogène, et des composants hydrogène et systèmes hydrogène;
 - b) les règles relatives aux informations à fournir par les constructeurs pour les besoins de la réception par type et de l'inspection, visées à l'article 4, paragraphes 4 et 5;
 - c) les règles détaillées pour les procédures d'essai, figurant aux annexes II à V;
 - d) les règles détaillées relatives aux exigences applicables à l'installation des composants hydrogène et systèmes hydrogène, figurant à l'annexe VI;
 - e) les règles détaillées relatives aux exigences pour un fonctionnement sûr et fiable des composants et systèmes hydrogène, figurant à l'article 5;
 - f) les règles détaillées pour l'étiquetage ou d'autres moyens d'identification claire et rapide des véhicules fonctionnant à l'hydrogène, visés à l'annexe VI, point 16.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

2. La Commission peut arrêter les mesures d'exécution suivantes:

- a) la spécification des exigences relatives aux éléments suivants:
 - utilisation de l'hydrogène pur ou d'un mélange d'hydrogène et de gaz naturel/biométhane,
 - nouvelles formes de stockage ou d'utilisation de l'hydrogène,
 - protection du véhicule contre les chocs en ce qui concerne l'intégrité des composants hydrogène et systèmes hydrogène,
 - exigences en matière de sécurité du système intégré, couvrant au moins la détection des fuites et les exigences relatives au gaz de purge,
 - isolation et sécurité électriques,
- b) toute autre mesure nécessaire à l'application du présent règlement.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), institué à l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 14

Modification de la directive 2007/46/CE

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

Article 15

Sanctions pour non-conformité

1. Les États membres arrêtent des dispositions concernant les sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et de ses mesures d'exécution par les constructeurs et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 24 août 2010 ainsi que, dans les meilleurs délais, toute modification ultérieure les affectant.

2. Parmi les types de violation donnant lieu à une sanction figurent au moins les faits suivants:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification des résultats des essais de réception par type ou de conformité en service;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception par type;
- d) le refus d'accès à des informations;

e) l'utilisation de dispositifs d'invalidation.

Article 16

Entrée en vigueur

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

Il s'applique à partir du 24 février 2011, à l'exception de l'article 11, paragraphe 3, et de l'article 12, qui s'appliquent à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, et de l'article 11, paragraphe 2, qui s'applique à compter de la date prévue par celui-ci.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

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

Par le Conseil
Le président
A. VONDRA

ANNEXE I

Liste des composants hydrogène qui doivent faire l'objet d'une réception par type

Si le véhicule fonctionnant à l'hydrogène en est équipé, les composants hydrogène suivants doivent faire l'objet d'une réception par type:

- a) composants conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide:
1. réservoir;
 2. vanne d'arrêt automatique;
 3. clapet de retenue ou antiretour (si utilisé comme dispositif de sécurité);
 4. flexible de carburant (si en amont de la première vanne d'arrêt automatique ou d'autres dispositifs de sécurité);
 5. échangeur thermique;
 6. vanne manuelle ou automatique;
 7. détendeur;
 8. soupape de décompression;
 9. sonde de pression, de température et d'écoulement (si utilisée comme dispositif de sécurité);
 10. raccord ou réceptacle de ravitaillement;
 11. sondes de détection de fuite d'hydrogène;
- b) composants conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé à une pression de service nominale supérieure à 3,0 MPa:
1. réservoir;
 2. vanne d'arrêt automatique;
 3. réservoir complet;
 4. fixations;
 5. flexible de carburant;
 6. échangeur thermique;
 7. filtre à hydrogène;
 8. vanne manuelle ou automatique;
 9. clapet antiretour;
 10. détendeur;
 11. dispositif de décompression;
 12. soupape de décompression;
 13. raccord ou réceptacle de ravitaillement;
 14. raccord du système de stockage amovible;
 15. sondes de pression, de température, d'hydrogène et d'écoulement (si utilisées comme dispositif de sécurité);
 16. sondes de détection de fuite d'hydrogène.
-

ANNEXE II

Procédures d'essai applicables aux réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide

Type d'essai
Épreuve d'éclatement
Épreuve d'exposition au feu
Épreuve du niveau de remplissage maximal
Épreuve de résistance à la pression
Épreuve d'étanchéité

Les procédures d'essai à appliquer pour la réception par type des réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide comprennent les épreuves suivantes:

- a) Épreuve d'éclatement: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène ne cède pas avant qu'un niveau spécifié de pression élevée, la pression d'éclatement (facteur de sécurité multiplié par la PSMA), ne soit dépassé. Pour obtenir la réception par type, la valeur de la pression d'éclatement réelle lors de l'épreuve doit dépasser la pression d'éclatement minimale requise.
- b) Épreuve d'exposition au feu: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir, avec son système de protection contre l'incendie, n'éclate pas lorsqu'il est testé dans les conditions d'incendie spécifiées.
- c) Épreuve du niveau de remplissage maximal: le but de cette épreuve est de démontrer que le système qui empêche le remplissage excessif du réservoir fonctionne correctement et que le niveau d'hydrogène ne provoque jamais l'ouverture des dispositifs de décompression pendant l'opération de remplissage.
- d) Épreuve de résistance à la pression: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène peut résister à un niveau spécifié de pression élevée. Pour ce faire, le réservoir est pressurisé à une valeur donnée pendant un temps spécifié. Après l'épreuve, le réservoir ne doit pas présenter de signes de déformation permanente visible ou de fuites visibles.
- e) Épreuve d'étanchéité: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène ne présente pas de signe de fuite dans les conditions spécifiées. Pour ce faire, le réservoir est pressurisé à sa pression de service nominale. Aucun signe de fuite par des fissures, des pores ou autres défauts similaires ne doit pouvoir être détecté.

ANNEXE III

Procédures d'essai applicables aux composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide

COMPOSANT HYDROGÈNE	TYPE D'ESSAI										
	Épreuve de résistance à la pression	Épreuve d'étanchéité vers l'extérieur	Épreuve d'endurance	Épreuve de fiabilité	Épreuve de résistance à la corrosion	Épreuve de résistance à la chaleur sèche	Épreuve de vieillissement à l'ozone	Épreuve du cycle de température	Épreuve du cycle de pression	Épreuve de compatibilité avec l'hydrogène	Épreuve d'étanchéité de la portée
Dispositifs de décompression	✓	✓		✓	✓			✓		✓	
Vannes et clapets	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Échangeurs thermiques	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Raccords ou réceptacles de ravitaillement	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Détendeurs	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Sondes	✓	✓			✓	✓	✓	✓		✓	
Flexibles de carburant	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Sous réserve d'exigences spécifiques aux différents composants hydrogène, les procédures d'essai à appliquer pour la réception par type des composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène liquide comprennent les épreuves suivantes:

- Épreuve de résistance à la pression: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène peuvent résister à une pression supérieure à la pression de service du composant. Un composant hydrogène ne peut présenter aucun signe visible de fuite, de déformation, de rupture ou de fissure lorsque la pression est augmentée jusqu'à une valeur spécifiée.
- Épreuve d'étanchéité vers l'extérieur: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène ne présentent pas de fuites vers l'extérieur. Les composants hydrogène ne peuvent pas présenter de signes de porosité.
- Épreuve d'endurance: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont capables de fonctionner de manière fiable en continu. L'épreuve consiste à faire subir au composant hydrogène un nombre spécifique de cycles d'essai dans des conditions spécifiées de température et de pression. On entend par cycle d'essai le fonctionnement normal (c'est-à-dire une ouverture et une fermeture) du composant hydrogène.
- Épreuve de fiabilité: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont capables de fonctionner de manière fiable.
- Épreuve de résistance à la corrosion: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont capables de résister à la corrosion. Pour ce faire, les composants hydrogène sont mis en contact avec des substances chimiques spécifiées.
- Épreuve de résistance à la chaleur sèche: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène non métalliques sont capables de résister à une température élevée. Pour ce faire, les composants sont exposés à de l'air chauffé à la température de service maximale.
- Épreuve de vieillissement à l'ozone: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène non métalliques sont capables de résister au vieillissement dû à l'ozone. Pour ce faire, les composants sont exposés à de l'air présentant une forte concentration d'ozone.

- h) Épreuve du cycle de température: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont capables de résister à de fortes variations de température. Pour ce faire, les composants hydrogène sont soumis à un cycle de température d'une durée spécifiée allant de la température de service la plus basse à la température de service la plus élevée.
- i) Épreuve du cycle de pression: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont capables de résister à de fortes variations de pression. Pour ce faire, les composants hydrogène sont soumis à une variation de pression allant de la pression atmosphérique à la pression de service maximale admissible (PSMA) puis revenant à la pression atmosphérique en un court laps de temps.
- j) Épreuve de compatibilité avec l'hydrogène: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène métalliques (c'est-à-dire les cylindres ainsi que les vannes et clapets) ne sont pas susceptibles de fragilisation par l'hydrogène. Dans les composants hydrogène qui sont soumis à des cycles de charge fréquents, les conditions qui peuvent entraîner une usure locale ainsi que l'apparition et la propagation de fissures d'usure dans la structure doivent être évitées.
- k) Épreuve d'étanchéité de la portée: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène sont exempts de fuite lorsqu'ils sont installés dans le système hydrogène.

—

ANNEXE IV

Procédures d'essai applicables aux réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé

Type d'essai	Applicable au type de réservoir			
	1	2	3	4
Épreuve d'éclatement	✓	✓	✓	✓
Épreuve de cycles de pression à température ambiante	✓	✓	✓	✓
Épreuve de comportement «Fuite avant rupture» (LBB)	✓	✓	✓	✓
Épreuve d'exposition au feu	✓	✓	✓	✓
Épreuve de pénétration	✓	✓	✓	✓
Épreuve d'exposition aux agents chimiques		✓	✓	✓
Épreuve de tolérance aux défauts du composite		✓	✓	✓
Épreuve de rupture accélérée sous contrainte		✓	✓	✓
Épreuve de cycles de pression à température extrême		✓	✓	✓
Épreuve de choc			✓	✓
Épreuve d'étanchéité				✓
Épreuve de perméation				✓
Épreuve de couple sur le bossage				✓
Épreuve de cycles avec l'hydrogène gazeux				✓

1. Classification des réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé:

Type 1 Réservoir métallique sans soudure

Type 2 Réservoir fretté avec chemise métallique sans soudure

Type 3 Réservoir entièrement bobiné avec chemise métallique sans soudure ou soudée

Type 4 Réservoir entièrement bobiné avec chemise non métallique

2. Les procédures d'essai à appliquer pour la réception par type des réservoirs d'hydrogène conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé comprennent les épreuves suivantes:

- a) Épreuve d'éclatement: le but de cette épreuve est de déterminer la valeur de la pression à laquelle le réservoir éclate. Pour ce faire, le réservoir est pressurisé à une valeur donnée, qui doit être supérieure à la pression de service nominale du réservoir. La pression d'éclatement du réservoir doit dépasser une pression spécifiée. La pression d'éclatement du réservoir doit être enregistrée et conservée par le constructeur tout au long de la durée de vie utile du réservoir.
- b) Épreuve de cycles de pression à température ambiante: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène est capable de résister à de fortes variations de pression. Pour ce faire, des cycles de pression sont appliqués au réservoir jusqu'à ce qu'une défaillance se produise ou jusqu'à ce qu'un nombre spécifié de cycles soit atteint en augmentant et en diminuant la pression jusqu'à une valeur spécifiée. Les réservoirs ne doivent pas céder avant d'avoir atteint un nombre de cycles spécifié. Le nombre de cycles jusqu'à la défaillance doit être enregistré, de même que l'endroit et la description de la défaillance. Le constructeur doit conserver les résultats tout au long de la durée de vie utile du réservoir.
- c) Épreuve de comportement «Fuite avant rupture» (LBB): le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène cède par fuite avant de se rompre. Pour ce faire, des cycles de pression sont appliqués au réservoir en augmentant et en diminuant la pression jusqu'à une valeur spécifiée. Les réservoirs testés doivent soit céder par fuite, soit dépasser un nombre spécifié de cycles d'essai sans céder. Le nombre de cycles réalisés jusqu'à ce que le réservoir cède doit être enregistré, de même que l'endroit et la description de la défaillance.
- d) Épreuve d'exposition au feu: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir, avec son système de protection contre l'incendie, n'éclate pas lorsqu'il est testé dans les conditions d'incendie spécifiées. Le réservoir, pressurisé à sa pression de service, ne peut laisser échapper son contenu que par le dispositif de décompression et ne peut pas se rompre.

- e) Épreuve de pénétration: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir ne se rompt pas lorsqu'il est pénétré par une balle. Pour ce faire, le réservoir complet, avec son enveloppe protectrice, est pressurisé et percé d'une balle. Le réservoir ne peut pas se rompre.
- f) Épreuve d'exposition aux agents chimiques: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir peut résister à une exposition aux agents chimiques spécifiés. Pour ce faire, le réservoir est exposé à différentes solutions chimiques. La pression du réservoir est augmentée jusqu'à une valeur donnée et l'épreuve d'éclatement visée au point a) est effectuée. Le réservoir doit atteindre une pression d'éclatement spécifiée, qui est enregistrée.
- g) Épreuve de tolérance aux défauts du composite: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène est capable de résister à des pressions élevées. Pour ce faire, des entailles d'une géométrie spécifiée sont faites dans la paroi du réservoir et un nombre spécifié de cycles de pression est appliqué. Le réservoir ne peut pas fuir ou se rompre pendant un certain nombre de cycles, mais peut céder par fuite durant les cycles d'essai restants. Le nombre de cycles jusqu'à ce que le réservoir cède doit être enregistré, de même que l'endroit et la description de la défaillance.
- h) Épreuve de rupture accélérée sous contrainte: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène est capable de résister à une pression élevée et à des températures élevées à la limite de la plage de fonctionnement admissible pendant une période prolongée. Pour ce faire, le réservoir est exposé pendant un temps spécifié à des conditions de pression et de température spécifiées puis soumis à l'épreuve d'éclatement visée au point a). Le réservoir doit atteindre une pression d'éclatement spécifiée.
- i) Épreuve de cycles de pression à température extrême: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène peut résister à des variations de pression dans différentes conditions de température. Pour ce faire, le réservoir, dégagé de toute enveloppe protectrice, est soumis à une épreuve hydrostatique de cycles en étant exposé à des conditions ambiantes extrêmes avant de subir l'épreuve d'éclatement et l'épreuve d'étanchéité visées aux points a) et k). Les réservoirs soumis à ces cycles ne peuvent pas présenter de signes de rupture, de fuite ou d'effilochage des fibres. Les réservoirs ne peuvent pas éclater à une pression spécifiée.
- j) Épreuve de choc: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène reste opérationnel après avoir été soumis aux impacts mécaniques spécifiés. Pour ce faire, le réservoir est soumis à une épreuve de chute et à un nombre spécifié de cycles de pression. Le réservoir ne peut pas fuir ou se rompre pendant un nombre spécifié de cycles, mais peut céder par fuite durant les cycles d'essai restants.
- k) Épreuve d'étanchéité: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène ne présente pas de signe de fuite dans les conditions spécifiées. Pour ce faire, le réservoir est pressurisé à sa pression de service nominale. Aucun signe de fuite par des fissures, des pores ou des défauts similaires ne peut être détecté.
- l) Épreuve de perméation: le but de cette épreuve est de démontrer que le taux de perméation du réservoir d'hydrogène ne dépasse pas une valeur spécifiée. Pour ce faire, le réservoir est pressurisé avec de l'hydrogène gazeux à sa pression de service nominale et placé pendant un temps spécifié et dans des conditions de température spécifiées dans une chambre hermétiquement fermée où son taux de perméation est observé.
- m) Épreuve de couple sur le bossage: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène est capable de résister au couple spécifié. Pour ce faire, un couple est appliqué au réservoir à partir de différentes directions. Ensuite, l'épreuve d'éclatement et l'épreuve d'étanchéité visées aux points a) et k) sont effectuées. Le réservoir doit satisfaire aux exigences des épreuves d'éclatement et d'étanchéité. Le couple appliqué, les fuites et la pression d'éclatement sont enregistrés.
- n) Épreuve de cycles avec l'hydrogène gazeux: le but de cette épreuve est de démontrer que le réservoir d'hydrogène est capable de résister à de fortes variations de pression lorsque de l'hydrogène gazeux est utilisé. Pour ce faire, le réservoir est soumis à un certain nombre de cycles de pression en utilisant de l'hydrogène gazeux et à l'épreuve d'étanchéité visée au point k). Les détériorations, notamment les fissures d'usure ou la décharge électrostatique du réservoir, sont inspectées. Le réservoir doit satisfaire aux exigences de l'épreuve d'étanchéité. Le réservoir doit être exempt de toute détérioration, notamment de fissures d'usure ou de décharge électrostatique.
-

ANNEXE V

Procédures d'essai applicables aux composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé

COMPOSANT HYDROGÈNE	TYPE D'ESSAI					
	Épreuves sur les matériaux	Épreuve de résistance à la corrosion	Épreuve d'endurance	Épreuve du cycle de pression	Épreuve d'étanchéité interne	Épreuve d'étanchéité vers l'extérieur
Dispositifs de décompression	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vannes automatiques	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vannes manuelles	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Clapets antiretour	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Soupapes de décompression	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Échangeurs thermiques	✓	✓		✓		✓
Raccords ou réceptacles de ravitaillement	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Détendeurs	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sondes pour systèmes hydrogène	✓	✓	✓	✓		✓
Flexibles de carburant	✓	✓	✓	✓		✓
Fixations	✓	✓	✓	✓		✓
Filtres à hydrogène	✓	✓		✓		✓
Raccords du système de stockage amovible	✓	✓	✓	✓		✓

Sous réserve d'exigences spécifiques aux différents composants hydrogène, les procédures d'essai à appliquer pour la réception par type des composants hydrogène, autres que les réservoirs, conçus pour l'utilisation d'hydrogène (gazeux) comprimé comprennent les épreuves suivantes:

1. Épreuves sur les matériaux:
 - 1.1. Épreuve de compatibilité avec l'hydrogène visée au point j) de l'annexe III.
 - 1.2. Épreuve de vieillissement: le but de cette épreuve est de vérifier si le matériau non métallique utilisé dans un composant hydrogène peut résister au vieillissement. Aucune fissure visible n'est permise sur les échantillons testés.
 - 1.3. Épreuve de compatibilité avec l'ozone: le but de cette épreuve est de vérifier si le matériau élastomère d'un composant hydrogène est compatible avec une exposition à l'ozone. Aucune fissure visible n'est permise sur les échantillons testés.
2. Épreuve de résistance à la corrosion visée au point e) de l'annexe III.
3. Épreuve d'endurance visée au point c) de l'annexe III.
4. Épreuve du cycle de pression visée au point i) de l'annexe III: les composants hydrogène ne peuvent pas présenter de signes visibles de déformation ou d'extrusion et doivent satisfaire aux exigences des épreuves d'étanchéité interne et vers l'extérieur.
5. Épreuve d'étanchéité interne: le but de cette épreuve est de démontrer que les composants hydrogène spécifiés sont exempts de fuite interne. Pour ce faire, les composants hydrogène sont pressurisés dans différentes conditions de température et observés pour déceler d'éventuelles fuites. Le composant hydrogène doit rester exempt de bulles et ne peut pas fuir vers l'intérieur à un taux plus élevé que celui spécifié.
6. Épreuve d'étanchéité vers l'extérieur visée au point b) de l'annexe III.

ANNEXE VI

Exigences applicables à l'installation des composants hydrogène et systèmes hydrogène

1. Le système hydrogène doit être installé de telle sorte qu'il soit protégé contre les dommages.
Il doit être isolé des sources de chaleur dans le véhicule.
2. Le réservoir d'hydrogène ne peut être retiré que pour être remplacé par un autre réservoir d'hydrogène, à des fins de ravitaillement ou de maintenance.

Dans le cas d'un moteur à combustion interne, le réservoir ne peut pas être installé dans le compartiment moteur du véhicule.

Il doit être adéquatement protégé contre toute forme de corrosion.
3. Des mesures doivent être prises pour prévenir les erreurs et la fuite d'hydrogène pendant le ravitaillement en carburant du véhicule et pour s'assurer que le retrait d'un système de stockage d'hydrogène amovible est effectué en toute sécurité.
4. Le raccord ou réceptacle de ravitaillement doit empêcher tout défaut d'ajustement et il doit être protégé de la poussière et de l'eau. Il doit incorporer un clapet antiretour ou une vanne ayant la même fonction. Si le raccord de ravitaillement n'est pas monté directement sur le réservoir, les tuyaux de ravitaillement doivent être sécurisés par un clapet antiretour ou une vanne ayant la même fonction, montés directement sur ou dans le réservoir.
5. Le réservoir d'hydrogène doit être monté et fixé de telle sorte que les accélérations spécifiées puissent être absorbées sans endommager les éléments de sécurité lorsque les réservoirs d'hydrogène sont pleins.
6. Les tuyaux d'alimentation en carburant hydrogène doivent être sécurisés par une vanne d'arrêt automatique montée directement sur ou dans le réservoir. La vanne doit se fermer si une défaillance du système hydrogène le requiert ou si tout autre événement entraînant une fuite d'hydrogène survient. Lorsque le système de propulsion est à l'arrêt, l'alimentation en carburant depuis le réservoir vers le système de propulsion doit être coupée et rester fermée jusqu'à ce que le système doive fonctionner à nouveau.
7. En cas d'accident, la vanne d'arrêt automatique montée directement sur ou dans le réservoir doit interrompre le débit de gaz en provenance du réservoir.
8. Aucun composant hydrogène, y compris les matériaux de protection qui font partie de ce composant, ne doit saillir du gabarit du véhicule ou de la structure protectrice. Ceci ne s'applique pas à un composant hydrogène qui est adéquatement protégé et dont aucune partie ne se situe en dehors de cette structure protectrice.
9. Le système hydrogène doit être installé de telle sorte qu'il soit protégé, dans toute la mesure du possible, de dommages tels que ceux dus à des mouvements de composants du véhicule, à des chocs, à des projections, au chargement et au déchargement du véhicule ou au déplacement de charges.
10. Un composant hydrogène ne peut pas se situer à proximité de l'échappement d'un moteur à combustion interne ou de toute autre source de chaleur, à moins que ce composant ne soit adéquatement protégé contre la chaleur.
11. Le système de ventilation ou de chauffage du compartiment passagers et des endroits où la fuite ou l'accumulation d'hydrogène est possible doit être conçu de telle sorte que l'hydrogène ne soit pas attiré vers l'intérieur du véhicule.
12. Il est veillé, dans toute la mesure du possible, à ce que, en cas d'accident, le dispositif de décompression et le système d'éventage associé restent en état de fonctionner. Le système d'éventage du dispositif de décompression doit être protégé de manière adéquate contre la poussière et l'eau.
13. Le compartiment passagers du véhicule doit être séparé du système hydrogène afin d'éviter l'accumulation d'hydrogène. Il est veillé à ce que du carburant fuyant du réservoir ou de ses accessoires ne s'échappe pas dans le compartiment passagers du véhicule.
14. Les composants hydrogène par lesquels de l'hydrogène pourrait fuir dans le compartiment passagers, le compartiment bagages ou un autre compartiment non ventilé doivent être enfermés dans un logement étanche aux gaz ou dans un dispositif équivalent, comme spécifié dans les mesures d'exécution.
15. Les dispositifs à commande électrique contenant de l'hydrogène doivent être isolés de telle manière qu'aucun courant ne passe par les pièces contenant de l'hydrogène, afin d'éviter les étincelles électriques en cas de rupture.

Les composants métalliques du système hydrogène doivent être reliés électriquement à la masse du véhicule.
16. Des étiquettes ou autres moyens d'identification doivent être utilisés pour indiquer aux services de secours que le véhicule fonctionne à l'hydrogène et que de l'hydrogène liquide ou de l'hydrogène (gazeux) comprimé est utilisé.

ANNEXE VII

Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

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

1. À l'annexe IV, partie I, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Applicabilité											
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 32	X	X	X	X	X	X»						

2. À l'appendice de l'annexe IV, partie I, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M ₁
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 32	X»

3. À l'appendice de l'annexe VI, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

	Objet	Référence de l'acte réglementaire ⁽¹⁾	Modification	Applicable aux versions
«62.	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009»		

4. À l'annexe XI, appendice 1, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Numéro de l'acte réglementaire	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	Q	G + Q	G + Q	G + Q»

5. À l'annexe XI, appendice 2, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Numéro de l'acte réglementaire	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	A	A	A	A	A	A»				

6. À l'annexe XI, appendice 3, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Numéro de l'acte réglementaire	M ₁
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X»

7. À l'annexe XI, appendice 4, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Numéro de l'acte réglementaire	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	Q	Q	Q	Q	Q»				

8. À l'annexe XI, appendice 5, la ligne suivante est ajoutée au tableau:

Rubrique	Objet	Numéro de l'acte réglementaire	Grue mobile de la catégorie N ₃
«62	Système hydrogène	Règlement (CE) n° 79/2009	X»

RÈGLEMENT (CE) n° 80/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 janvier 2009

**instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation
et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil**

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71 et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation ⁽⁴⁾ a largement contribué à l'émergence d'une concurrence loyale et neutre pour les transporteurs aériens dans le système informatisé de réservation (ci-après dénommé «SIR»), protégeant ainsi les intérêts des consommateurs.
- (2) Une grande partie des réservations dans les transports aériens s'effectue toujours par l'intermédiaire des SIR.
- (3) Les progrès technologiques et l'évolution du marché permettent de simplifier considérablement le cadre législatif en laissant aux vendeurs de système et aux transporteurs aériens une plus grande latitude pour négocier les frais de réservation et le contenu tarifaire. Ceci devrait leur permettre de s'adapter en souplesse aux besoins et aux demandes des agents de voyage et des consommateurs, et de distribuer plus efficacement leurs produits de transport.
- (4) Dans le contexte actuel du marché, il reste néanmoins nécessaire de maintenir certaines dispositions relatives aux SIR, dans la mesure où ceux-ci contiennent des produits de transport, pour prévenir les abus en matière de concurrence et garantir la fourniture d'informations neutres aux consommateurs.

- (5) Le refus des transporteurs associés de fournir les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles dans le cadre de systèmes autres que le leur et de confirmer les réservations effectuées par ces systèmes peut fausser gravement la concurrence entre les SIR.
- (6) Il apparaît nécessaire de maintenir une concurrence effective entre les transporteurs participants et les transporteurs associés et d'assurer le respect du principe de non-discrimination entre transporteurs aériens, sans égard à leur participation au SIR.
- (7) Afin d'assurer des conditions de concurrence transparentes et comparables sur le marché, il convient de soumettre les transporteurs associés à des règles spécifiques.
- (8) Les vendeurs de système devraient clairement séparer les SIR de tout système de réservation interne d'une compagnie aérienne ou de tout autre type de système de réservation et s'abstenir de réserver des moyens de distribution à leurs transporteurs associés, de sorte qu'un transporteur associé ne puisse pas avoir un accès privilégié au SIR.
- (9) Afin de protéger les intérêts des consommateurs, il est nécessaire de présenter un affichage initial neutre aux utilisateurs de SIR et de veiller à ce que les informations concernant tous les transporteurs participants soient accessibles dans les mêmes conditions, de façon à ne pas favoriser un transporteur participant par rapport à un autre.
- (10) Le recours à un affichage objectif permet d'accroître la transparence des produits et des services de transport proposés par les transporteurs participants et de renforcer la confiance des consommateurs.
- (11) Les vendeurs de système devraient veiller à ce que les données commerciales figurant dans le SIR soient mises à disposition de tous les transporteurs participants sans discrimination, et les opérateurs de transport ne devraient pas pouvoir utiliser ces données pour influencer indûment le choix de l'agent de voyage ou le choix du consommateur.
- (12) Les conventions conclues entre les abonnés et le vendeur de système sur les données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes («MIDT») peuvent être assorties d'un régime de compensation en faveur des abonnés.
- (13) Il convient de faciliter l'inclusion d'informations relatives aux services de transport ferroviaire et aux services combinant train et avion dans les affichages des SIR.

⁽¹⁾ JO C 224 du 30.8.2008, p. 57.

⁽²⁾ JO C 233 du 11.9.2008, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 4 septembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2008.

⁽⁴⁾ JO L 220 du 29.7.1989, p. 1.

- (14) Selon le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) ⁽¹⁾, les transporteurs aériens publient leurs tarifs en incluant l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables qui sont inévitables et prévisibles. Les affichages des SIR devraient fournir des informations sur les tarifs en incluant les mêmes éléments de prix afin de garantir que les agents de voyages puissent communiquer ces informations à leurs clients.
- (15) Les informations relatives aux services d'autocars liés à des produits de transport aérien ou aux produits de transport ferroviaire inclus dans des produits de transport aérien devraient, à l'avenir, figurer dans l'affichage principal des SIR.
- (16) Il convient d'encourager les SIR à apporter, à l'avenir, des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des vols. Ces informations pourraient être fournies en indiquant, par personne, la consommation moyenne de carburant en litres pour 100 km et les émissions moyennes de CO₂ en g/km, et pourraient être comparées aux données relatives à la meilleure liaison correspondante par train ou autocar pour les trajets de moins de cinq heures.
- (17) Les transporteurs aériens de la Communauté et des pays tiers devraient bénéficier d'un traitement équivalent en ce qui concerne les services des SIR.
- (18) Pour garantir l'application correcte du présent règlement, il convient d'octroyer à la Commission des pouvoirs d'exécution appropriés, notamment la possibilité d'enquêter sur des infractions, d'office ou sur plainte, afin d'enjoindre aux entreprises concernées de mettre fin à ces infractions, et d'infliger des amendes.
- (19) La Commission devrait contrôler régulièrement l'application du présent règlement et en particulier examiner si celui-ci est efficace pour ce qui est de prévenir les pratiques anticoncurrentielles et discriminatoires sur le marché de la distribution des services de voyage par l'intermédiaire des SIR, particulièrement du fait qu'il existe des transporteurs étroitement liés à des vendeurs de système.
- (20) Le présent règlement s'entend sans préjudice de l'application des articles 81 et 82 du traité. Le présent règlement complète les règles générales de concurrence qui restent applicables dans leur intégralité aux abus en matière de concurrence tels que les violations des règles en matière d'ententes ou les abus de position dominante.
- (21) La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel est régie par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾. Les dispositions du présent règlement précisent et complètent la directive 95/46/CE en ce qui concerne les activités d'un SIR.

- (22) Il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 2299/89,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

SECTION 1

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement s'applique à tout système informatisé de réservation («SIR») dans la mesure où il contient des produits de transport aérien, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés dans la Communauté.

Le présent règlement s'applique également aux produits de transport ferroviaire qui sont inclus dans des produits de transport aérien dans l'affichage principal d'un SIR, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés dans la Communauté.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «produit de transport», le transport d'un passager entre deux aéroports ou gares ferroviaires;
- 2) «service aérien régulier», une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
 - a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public (soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés);
 - b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports, qu'ils soient deux ou plus:
 - soit selon un horaire publié,
 - soit avec une régularité ou une fréquence telles qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 3) «tarifs», les prix que les passagers doivent payer aux transporteurs aériens, aux opérateurs ferroviaires, à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour bénéficier de services de transport, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

⁽¹⁾ JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- 4) «système informatisé de réservation» ou «SIR», un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles et les tarifs de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à disposition des abonnés;
- 5) «vendeur de système», tout établissement et ses filiales, responsables de l'exploitation ou de la commercialisation d'un SIR;
- 6) «moyens de distribution», les moyens fournis par un vendeur de système afin de communiquer des informations concernant les horaires, les places disponibles, les tarifs et les services connexes des transporteurs aériens et des opérateurs ferroviaires, d'effectuer des réservations et/ou d'émettre des billets et d'assurer tout autre service connexe;
- 7) «transporteur associé», tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire qui, directement ou indirectement, seul ou conjointement avec d'autres, contrôle un vendeur de système, ou participe, avec des droits ou une représentation au conseil d'administration, au conseil de surveillance ou dans tout autre organe de direction, au capital d'un vendeur de système, ainsi que tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire sur lequel il exerce un contrôle;
- 8) «participation, avec des droits ou une représentation au conseil d'administration, au conseil de surveillance ou dans tout autre organe de direction, au capital d'un vendeur de système», un investissement auquel sont liés des droits ou une représentation au conseil d'administration, au conseil de surveillance ou dans tout autre organe de direction d'un vendeur de système, et conférant la possibilité d'exercer, seul ou conjointement avec d'autres, une influence déterminante sur la conduite des affaires du vendeur de système;
- 9) «contrôle», une relation constituée par des droits, contrats ou autres moyens qui confèrent, seuls ou conjointement, et compte tenu des circonstances de droit et de fait, la possibilité d'exercer une influence déterminante sur l'activité d'une entreprise, grâce notamment à:
- des droits de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - des droits ou contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise;
- 10) «transporteur participant», un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire qui a conclu un accord avec un vendeur de système pour la distribution de produits de transport par l'intermédiaire d'un SIR;
- 11) «abonné», une personne ou une entreprise, autre qu'un transporteur participant, qui utilise un SIR en vertu d'un contrat avec un vendeur de système, en vue de réserver des produits de transport aérien et connexes au nom d'un client;
- 12) «affichage principal», un affichage neutre et complet de données relatives aux services de transport offerts entre des paires de villes durant une période déterminée;
- 13) «billet», un document valable donnant droit au transport, ou son équivalent sous une forme autre que le papier, délivré ou autorisé par le transporteur aérien, l'opérateur ferroviaire ou un agent agréé;
- 14) «produit combiné», une combinaison préétablie de produits de transport et d'autres services qui ne sont pas accessoires au transport et qui sont proposés à un prix tout compris;
- 15) «frais de réservation», le prix payé par les transporteurs aériens aux vendeurs de système pour les services fournis par les SIR.

SECTION 2

RÈGLES DE CONDUITE POUR LES VENDEURS DE SYSTÈME*Article 3***Relations avec les opérateurs de transport**

- Un vendeur de système:
 - n'assortit pas de conditions inéquitables et/ou injustifiées le contrat conclu avec un transporteur participant, ni n'impose l'acceptation de conditions supplémentaires qui, de par leur nature même ou d'après les usages commerciaux, n'ont aucun rapport avec la participation à son SIR;
 - n'exige pas d'un transporteur participant à son SIR qu'il ne participe pas en même temps à un autre système ou qu'il n'utilise pas comme il l'entend d'autres systèmes de réservation tels que ses propres systèmes de réservation par internet et centres d'appel téléphoniques.
- Un vendeur de système charge et traite les données fournies par les différents transporteurs participants avec le même soin et la même diligence, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun d'eux.
- Un vendeur de système révèle publiquement, à moins qu'elles ne soient rendues publiques par ailleurs, l'existence et l'ampleur d'une participation directe ou indirecte d'un transporteur aérien ou d'un opérateur ferroviaire dans le capital d'un vendeur de système, ou d'un vendeur de système dans le capital d'un transporteur aérien ou d'un opérateur ferroviaire.

Article 4

Moyens de distribution

1. Un vendeur de système ne réserve à un ou plusieurs transporteurs participants, y compris ses transporteurs associés, aucune procédure de chargement et/ou de traitement particulière, aucun autre moyen de distribution ni aucune modification de ces procédures ou moyens. Le vendeur de système fournit des informations sur les modifications apportées à ses dispositifs de distribution et à ses procédures de chargement ou de traitement à tous les transporteurs participants.

2. Un vendeur de système veille à ce que ses moyens de distribution soient séparés, au moins au moyen de logiciels appropriés et d'une façon claire et vérifiable, de l'inventaire privé de tout transporteur ainsi que des moyens de gestion et de commercialisation de celui-ci.

Article 5

Affichages

1. Un vendeur de système fournit pour chaque transaction, par l'intermédiaire de son SIR, un affichage principal ou plusieurs affichages principaux et y fait apparaître les données fournies par les transporteurs participants sous une forme neutre et complète, sans discrimination ni partialité. Les critères à retenir pour le classement des informations ne se fondent pas sur un facteur directement ou indirectement lié à l'identité du transporteur et ils sont appliqués sans discrimination à tous les transporteurs participants. L'affichage principal ou les affichages principaux n'induisent pas en erreur le consommateur, sont facilement accessibles et respectent les règles énoncées à l'annexe I.

2. En ce qui concerne les informations fournies par un SIR et destinées aux consommateurs, un abonné utilise un affichage neutre en conformité avec le paragraphe 1, sauf si un autre affichage est nécessaire pour satisfaire les préférences indiquées par un consommateur.

3. Les vols assurés par des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif ⁽¹⁾ doivent apparaître clairement et distinctement dans l'affichage.

4. Le vendeur de système introduit dans l'affichage SIR un symbole spécifique, identifiable par les utilisateurs, afin qu'ils soient informés de l'identité du transporteur aérien effectif, comme prévu à l'article 11 du règlement (CE) n° 2111/2005.

5. Le présent article ne s'applique pas à un SIR utilisé par un transporteur aérien, un opérateur ferroviaire, un groupe de transporteurs aériens ou un groupe d'opérateurs ferroviaires, dans leurs propres bureaux et comptoirs de vente ou sur leurs propres sites internet clairement identifiés comme tels.

Article 6

Relations avec les abonnés

1. Un vendeur de système n'introduit pas de conditions inéquitable et/ou injustifiées dans un contrat conclu avec un abonné, telles que l'interdiction de s'abonner à un ou plusieurs autres systèmes ou d'utiliser un ou plusieurs autres systèmes, ou bien l'obligation d'accepter des conditions supplémentaires qui n'ont aucun rapport avec l'abonnement à son SIR ou encore l'obligation d'accepter une proposition d'équipement technique ou de logiciel.

2. Lorsque l'abonné est une entreprise autonome de moins de cinquante salariés dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le bilan annuel total n'excède pas 10 000 000 EUR, il peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis maximal de trois mois expirant au plus tôt à la fin de la première année de ce contrat. Dans ce cas, un vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.

Article 7

Données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes («MIDT»)

1. Toutes données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes peuvent être diffusées par des vendeurs de système pour autant qu'elles soient fournies à tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, avec la même diligence et sans discrimination. Les données peuvent s'étendre et, sur demande, s'étendent à tous les transporteurs participants et/ou à tous les abonnés.

2. Les transporteurs participants n'utilisent pas de telles données pour influencer le choix de l'abonné.

3. Lorsque de telles données résultent de l'utilisation des moyens de distribution d'un SIR par un abonné établi dans la Communauté, elles ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de cet abonné, à moins que l'abonné et le vendeur de système ne s'accordent sur les conditions d'utilisation appropriée de ces données. Ceci vaut également pour la remise par les vendeurs de système de telles données à toute autre partie pour un usage autre que le règlement des factures.

4. Toute convention entre abonné(s) et vendeur(s) de système concernant les MIDT est mise à la disposition du public.

Article 8

Traitement équivalent dans les pays tiers

1. Sans préjudice des accords internationaux auxquels la Communauté ou les États membres sont parties, lorsqu'un vendeur de système opérant dans un pays tiers ne traite pas les transporteurs aériens communautaires de façon équivalente aux transporteurs participants dudit pays, pour toute question relevant du présent règlement, la Commission peut exiger de tous les vendeurs de système opérant dans la Communauté qu'ils traitent les transporteurs aériens du pays tiers concerné d'une manière équivalente au traitement reçu par les transporteurs aériens communautaires dans ledit pays.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

2. La Commission vérifie si, dans les pays tiers, les vendeurs de système traitent les transporteurs aériens communautaires de façon discriminatoire ou non équivalente. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission enquête sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs aériens communautaires dans les SIR des pays tiers. Lorsqu'une telle discrimination est constatée, avant de prendre une décision, la Commission informe les États membres et les parties intéressées et sollicite leurs observations, notamment en organisant une réunion avec les experts compétents des États membres.

SECTION 3

RÈGLES DE CONDUITE POUR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT*Article 9***Données fournies par des transporteurs participants**

Les transporteurs participants et les intermédiaires chargés de traiter les données veillent à ce que les données qu'ils communiquent à un SIR soient exactes et qu'elles permettent au vendeur de système de respecter les règles figurant à l'annexe I.

*Article 10***Règles spécifiques pour les transporteurs associés**

1. Sous réserve de réciprocité conformément au paragraphe 2, un transporteur associé n'opère pas de discrimination à l'égard d'un SIR concurrent en refusant de lui fournir, sur demande et avec la même diligence, les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant ses propres produits de transport que celles avec lesquelles il alimente son propre SIR ou en refusant de distribuer ses produits de transport par l'intermédiaire d'un autre SIR, ou en refusant d'accepter ou de confirmer, avec la même diligence, une réservation effectuée par l'intermédiaire d'un SIR concurrent pour l'un de ses produits de transport distribués par l'intermédiaire de son propre SIR. Le transporteur associé est tenu d'accepter et de confirmer uniquement les réservations conformes à ses tarifs et aux conditions dont ils sont assortis.

2. Un SIR concurrent ne refuse pas d'héberger les données relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant les services de transport offerts par un transporteur associé et il charge et traite les données fournies avec le même soin et la même diligence que ce qu'il accorde à ses autres clients et abonnés, sur quelque marché que ce soit, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun des transporteurs.

3. Le transporteur associé n'est pas tenu de supporter quelque coût que ce soit, généré de ce fait, exception faite des coûts de reproduction des données à fournir et des coûts des réservations acceptées. Les frais de réservation dus à un SIR pour une réservation acceptée et effectuée conformément au paragraphe 1 correspondent aux frais facturés aux transporteurs participants par le même SIR pour des transactions équivalentes.

4. Un transporteur associé ne favorise pas, directement ou indirectement, son propre SIR en liant l'utilisation d'un SIR particulier par un abonné au paiement d'une commission, ou à toute autre mesure incitative ou dissuasive concernant la vente de ses produits de transport.

5. Un transporteur associé ne favorise pas, directement ou indirectement, son propre SIR en exigeant d'un abonné qu'il utilise un SIR particulier pour vendre ou émettre des billets pour l'un des produits de transport qu'il fournit lui-même directement ou indirectement.

SECTION 4

PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL*Article 11***Traitement des données à caractère personnel, accès à ces données et stockage de ces données**

1. Les données à caractère personnel recueillies dans le cadre des activités d'un SIR aux fins d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets pour les produits de transport sont traitées strictement d'une manière compatible avec ces finalités. En ce qui concerne le traitement de ces données, un vendeur de système est considéré comme responsable du traitement au sens de l'article 2, point d), de la directive 95/46/CE.

2. Le traitement des données à caractère personnel n'est réalisé que s'il est nécessaire pour exécuter un contrat auquel la personne concernée est partie ou prendre des mesures à la demande de celle-ci avant la passation d'un contrat.

3. En ce qui concerne les catégories particulières de données visées à l'article 8 de la directive 95/46/CE, celles-ci ne sont traitées qu'avec le consentement explicite et éclairé de la personne concernée.

4. Les informations dont dispose le vendeur de système concernant les réservations individuelles identifiables sont stockées hors ligne dans un délai de soixante-douze heures après l'accomplissement de la dernière formalité de la réservation individuelle et sont détruites dans un délai de trois ans. L'accès à ces données n'est autorisé qu'en cas de litige sur la facturation.

5. Les informations sur la commercialisation, les réservations et les ventes diffusées par un vendeur de système ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de personnes physiques ni, le cas échéant, des organismes ou entreprises pour le compte desquels celles-ci agissent.

6. Un abonné informe le consommateur, à sa demande, du nom et de l'adresse du vendeur de système, des finalités du traitement, de la durée de conservation des données à caractère personnel et des moyens par lesquels il peut exercer ses droits d'accès.

7. Toute personne a le droit d'accéder gratuitement aux données qui la concernent, qu'elles soient conservées par le vendeur de système ou par l'abonné.

8. Les droits reconnus dans le présent article complètent et s'ajoutent aux droits des personnes établis par la directive 95/46/CE, par les dispositions nationales adoptées en vertu de celle-ci et par les dispositions des accords internationaux auxquels la Communauté est partie.

9. Les dispositions du présent règlement précisent et complètent la directive 95/46/CE aux fins énoncées à l'article 1^{er}. Sauf indication contraire, les définitions figurant dans ladite directive s'appliquent. En cas d'inapplicabilité des dispositions particulières du présent article concernant le traitement des données à caractère personnel dans le cadre des activités d'un SIR, le présent règlement s'entend sans préjudice des dispositions de ladite directive, des dispositions nationales adoptées en vertu de celle-ci et des dispositions des accords internationaux auxquels la Communauté est partie.

10. Lorsqu'un vendeur de système exploite des bases de données à différents titres, en tant que SIR ou qu'hébergeur pour le compte de compagnies aériennes par exemple, des mesures techniques et organisationnelles sont prises afin d'empêcher de contourner les règles de protection des données par interconnexion entre les bases de données et de veiller à ce que les données à caractère personnel ne soient accessibles qu'aux fins particulières pour lesquelles elles ont été recueillies.

SECTION 5

AUDIT

Article 12

Auditeur et rapport ayant fait l'objet d'un audit

1. Tout vendeur de système présente, tous les quatre ans ainsi qu'à la demande de la Commission, un rapport ayant fait l'objet d'un audit indépendant exposant de façon détaillée la structure de son actionnariat et son modèle de gouvernance. Les frais afférents au rapport ayant fait l'objet d'un audit sont à la charge du vendeur de système.

2. Le vendeur de système informe la Commission de l'identité de l'auditeur avant de confirmer la nomination. La Commission peut s'y opposer et décide, dans un délai de deux mois et après avoir consulté l'auditeur, le vendeur de système et toute autre partie se réclamant d'un intérêt légitime, de la nécessité de remplacer ou non l'auditeur.

SECTION 6

INFRACTIONS ET SANCTIONS

Article 13

Infractions

Si la Commission, agissant d'office ou saisie d'une plainte, constate l'existence d'une infraction au présent règlement, elle peut obliger par voie de décision les entreprises ou associations d'entreprises intéressées à mettre fin à l'infraction constatée. Les investigations concernant une possible infraction au présent règlement prennent pleinement en compte les résultats d'une éventuelle enquête en vertu des articles 81 et 82 du traité.

Article 14

Pouvoirs d'investigation

Pour l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut, par simple demande ou par voie de décision, demander aux entreprises ou associations d'entreprises de fournir tous les renseignements nécessaires, y compris des audits spécifiques notamment sur des questions relevant des articles 4, 7, 10 et 11.

Article 15

Amendes

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des amendes jusqu'à concurrence de 10 % du chiffre d'affaires total réalisé au cours de l'exercice social précédent lorsqu'elles enfreignent le présent règlement de propos délibéré ou par négligence.

2. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes jusqu'à concurrence de 1 % du chiffre d'affaires total réalisé au cours de l'exercice social précédent lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles fournissent des informations incorrectes ou incomplètes ou ne fournissent pas dans les délais les informations en réponse à une demande formulée par voie de décision adoptée en application de l'article 14.

3. Pour déterminer le montant des amendes, il y a lieu de prendre en considération la gravité et la durée de l'infraction.

4. Les amendes n'ont pas de caractère pénal.

5. La Cour de justice des Communautés européennes a une compétence de pleine juridiction pour statuer sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission a infligé une amende. Elle peut annuler, réduire ou majorer l'amende.

Article 16

Procédures

1. Avant de prendre les décisions prévues aux articles 13 et 15, la Commission adresse une communication des griefs aux entreprises ou associations d'entreprises concernées et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues.

2. La Commission ne divulgue pas les informations obtenues conformément au présent règlement qui sont couvertes par le secret professionnel.

Toute personne soumettant des informations à la Commission en vertu du présent règlement signale clairement tous les éléments qu'elle juge confidentiels, explications à l'appui, et fournit séparément une version non confidentielle de ces documents dans le délai imparti par la Commission.

3. Lorsque la Commission estime, sur la base des informations dont elle dispose, qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour donner suite à une plainte, elle informe le plaignant de ses raisons et lui impartit un délai pour faire connaître son point de vue par écrit.

Si le plaignant fait connaître son point de vue dans le délai fixé par la Commission et que ses observations écrites ne mènent pas à une appréciation différente de la plainte, la Commission rejette la plainte par voie de décision. Si le plaignant ne fait pas connaître son point de vue dans le délai fixé par la Commission, la plainte est réputée avoir été retirée.

Lorsque la Commission adresse une communication des griefs, elle fournit au plaignant une copie de la version non confidentielle et lui impartit un délai pour faire connaître son point de vue par écrit.

4. Sur demande, la Commission accorde l'accès au dossier aux parties auxquelles elle a adressé une communication des griefs et au plaignant. L'accès est accordé après notification de la communication des griefs. Le droit d'accès au dossier ne s'étend pas aux secrets d'affaires et autres informations confidentielles ni aux documents internes de la Commission.

5. Si la Commission le juge nécessaire, elle peut entendre d'autres personnes physiques ou morales.

SECTION 7

DISPOSITIONS FINALES

Article 17

Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 2299/89 est abrogé.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

2. Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 18

Révision

1. La Commission contrôle régulièrement l'application du présent règlement, si nécessaire à l'aide des audits spécifiques visés à l'article 14. Elle examine en particulier l'efficacité du présent règlement pour ce qui est d'assurer la non-discrimination et une concurrence loyale sur le marché des services de SIR.

2. La Commission fait rapport, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil sur l'application de l'article 8 en ce qui concerne le traitement équivalent dans les pays tiers et propose toute mesure adaptée propre à remédier à des conditions discriminatoires, notamment la conclusion ou la modification d'accords bilatéraux en matière de transports aériens entre la Communauté et des pays tiers.

3. Au plus tard le 29 mars 2013, la Commission élabore un rapport sur l'application du présent règlement, qui évalue la nécessité de maintenir, de modifier ou d'abroger le présent règlement.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 29 mars 2009.

Par le Conseil

Le président

A. VONDRA

ANNEXE I

RÈGLES APPLICABLES AUX AFFICHAGES PRINCIPAUX

1. Lorsque les prix figurent dans l'affichage principal et/ou en cas de classement sur la base des prix, ces derniers comprennent les tarifs et l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables dus au transporteur aérien ou à l'opérateur ferroviaire, et qui sont inévitables et prévisibles au moment de l'affichage.
 2. Aucune discrimination fondée sur la desserte d'une même ville par des aéroports différents ou des gares ferroviaires différentes n'est opérée lors de la constitution et du choix des produits de transport entre deux villes données à faire figurer dans l'affichage principal.
 3. Les vols autres que des services aériens réguliers doivent être clairement indiqués. Le consommateur est en droit d'obtenir, sur demande, un affichage principal limité aux seuls services réguliers ou aux seuls services non réguliers.
 4. Les vols avec escales doivent être clairement indiqués.
 5. Lorsque des vols sont assurés par un transporteur aérien autre que celui indiqué par le code d'identification du transporteur, le transporteur qui assure effectivement le vol doit être clairement indiqué. Cette exigence s'applique dans tous les cas, sauf pour les arrangements ad hoc à court terme.
 6. Les informations relatives aux produits combinés ne figurent pas dans l'affichage principal.
 7. Au choix de l'abonné, les options mentionnées dans l'affichage principal sont classées suivant les tarifs ou dans l'ordre ci-après:
 - i) options sans escale classées par heure de départ;
 - ii) toutes les autres options classées selon la durée totale du trajet.
 8. À l'exception du cas prévu au point 10, aucune option de voyage ne peut figurer plus d'une fois sur un affichage principal.
 9. Lorsque les options de voyage sont classées conformément au point 7 i) et ii), et lorsque des services de train entre les deux mêmes villes sont proposés dans le SIR, le premier écran de l'affichage principal fait apparaître, au minimum, soit le service de train le mieux classé, soit le service combinant train et avion le mieux classé.
 10. Lorsque des transporteurs aériens opèrent dans le cadre d'un accord de partage de code, chacun des transporteurs aériens concernés — qui ne sont pas plus de deux — est autorisé à bénéficier d'un affichage séparé indiquant son propre code d'identification. Lorsque plus de deux transporteurs aériens sont impliqués, la désignation des deux transporteurs incombe au transporteur assurant effectivement le vol.
-

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 2299/89	Présent règlement
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphes 1 et 2	—
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 4	Article 4, paragraphe 1
Article 3 bis	Article 10, paragraphes 1 et 3
Article 4, paragraphe 1	Article 9
Article 4, paragraphe 2	—
Article 4, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 2
Article 4 bis, paragraphes 1 et 2	Article 4, paragraphe 1
Article 4 bis, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2
Article 4 bis, paragraphe 4	—
Article 5	Article 5
Article 6	Articles 7 et 11
Article 7	Article 8
Article 8	Article 10, paragraphes 4 et 5
Article 9	Article 6
Article 9 bis	Article 5, paragraphe 2, et article 11
Article 10	—
Article 11	Article 13
Article 12	Article 14
Article 13	Article 14
Article 14	Article 16, paragraphe 2
Article 15	Article 14
Article 16	Article 15, paragraphes 1 à 4
Article 17	Article 15, paragraphe 5
Article 18	—
Article 19	Article 16, paragraphes 1 et 5
Article 20	—
Article 21	—
Article 21 bis	—
Article 21 ter	—
Article 22	Article 11
Article 23	Article 18
Annexe I	Annexe I

RÈGLEMENT (CE) N° 81/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 janvier 2009

modifiant le règlement (CE) n° 562/2006 en ce qui concerne l'utilisation du système d'information sur les visas (VIS) dans le cadre du code frontières Schengen

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 62, point 2 a),

vu la proposition de la Commission,

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

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) ⁽²⁾ fixe les conditions, les critères et les règles détaillées régissant les vérifications aux points de passage frontaliers et la surveillance des frontières, y compris les vérifications dans le système d'information Schengen.

(2) Le règlement (CE) n° 767/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 concernant le système d'information sur les visas (VIS) et l'échange de données entre les États membres sur les visas de court séjour (règlement VIS) ⁽³⁾ vise à améliorer la mise en œuvre de la politique commune en matière de visas. Il dispose également que le VIS a notamment pour objet de faciliter les contrôles aux points de passage des frontières extérieures ainsi que la lutte contre la fraude.

(3) Le règlement (CE) n° 767/2008 fixe les critères et les conditions de recherche en ce qui concerne l'accès, par les autorités compétentes, aux fins des vérifications aux points de passage des frontières extérieures, aux données nécessaires à la vérification de l'identité des titulaires de visa, de l'authenticité du visa et du respect des conditions d'entrée, ainsi qu'à l'identification de toute personne qui pourrait ne pas remplir ou ne plus remplir les conditions d'entrée, de séjour ou de résidence applicables sur le territoire des États membres.

(4) Étant donné que seule une vérification des empreintes digitales permet de confirmer avec certitude qu'une personne souhaitant entrer dans l'espace Schengen est bien celle à laquelle le visa a été délivré, il convient de prévoir l'utilisation du VIS aux frontières extérieures.

(5) Afin de vérifier le respect des conditions d'entrée pour les ressortissants de pays tiers fixées à l'article 5 du règlement (CE) n° 562/2006 et de mener leurs tâches à bien, les gardes-frontières devraient recourir à toutes les informations nécessaires disponibles, notamment les données qui peuvent être consultées dans le VIS.

(6) Afin d'éviter le contournement des points de passage frontaliers où le VIS peut être utilisé et de garantir la pleine efficacité de celui-ci, il est particulièrement nécessaire que le VIS soit utilisé d'une façon harmonisée lors des vérifications à l'entrée aux frontières extérieures.

(7) Dans la mesure où, lorsque les demandes de visa sont présentées à plusieurs reprises, il convient que les données biométriques soient réutilisées et copiées à partir de la première demande de visa dans le VIS, l'utilisation du VIS pour les vérifications à l'entrée aux frontières extérieures devrait être obligatoire.

(8) L'utilisation du VIS devrait impliquer une recherche systématique dans le VIS à l'aide du numéro de la vignette visa, en combinaison avec la vérification des empreintes digitales. Toutefois, étant donné l'incidence que peuvent avoir de telles recherches sur les délais d'attente aux points de passage frontaliers, il devrait être possible, par dérogation pendant une période transitoire et dans des conditions strictement définies, de consulter le VIS sans vérification systématique des empreintes digitales. Les États membres devraient veiller à ce que cette dérogation ne soit utilisée que lorsque les conditions à cet effet sont pleinement remplies et à ce que la durée et la fréquence d'application de cette dérogation soit réduite au strict minimum aux différents points de passage frontaliers.

(9) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 562/2006 en conséquence.

(10) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de règles applicables à l'utilisation du VIS aux frontières extérieures, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(11) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par l'article 6, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne et mentionnés dans la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ainsi que dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

⁽¹⁾ Avis du Parlement européen du 2 septembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 novembre 2008.

⁽²⁾ JO L 105 du 13.4.2006, p. 1.

⁽³⁾ JO L 218 du 13.8.2008, p. 60.

- (12) En ce qui concerne l'Islande et la Norvège, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne, la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces deux États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen ⁽¹⁾, qui relèvent du domaine visé à l'article 1^{er}, point A, de la décision 1999/437/CE du Conseil du 17 mai 1999 relative à certaines modalités d'application dudit accord ⁽²⁾.
- (13) En ce qui concerne la Suisse, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord conclu entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen ⁽³⁾, qui relèvent du domaine visé à l'article 1^{er}, point A, de la décision 1999/437/CE, lu en liaison avec l'article 3 de la décision 2008/146/CE du Conseil ⁽⁴⁾.
- (14) En ce qui concerne le Liechtenstein, le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens du protocole entre l'Union européenne, la Communauté européenne, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein sur l'adhésion de la Principauté de Liechtenstein à l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen ⁽⁵⁾, qui relèvent du domaine visé à l'article 1^{er}, point A, de la décision 1999/437/CE, lu en liaison avec l'article 3 de la décision 2008/261/CE du Conseil ⁽⁶⁾.
- (15) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption du présent règlement et n'est donc pas lié par celui-ci ni soumis à son application. Étant donné que le présent règlement développe l'acquis de Schengen en vertu des dispositions du titre IV de la troisième partie du traité instituant la Communauté européenne, le Danemark, conformément à l'article 5 dudit protocole, devrait décider, dans un délai de six mois à compter de l'adoption du présent règlement, s'il le transpose ou non dans son droit national.
- (16) Le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auquel le Royaume-Uni ne participe pas, conformément à la décision 2000/365/CE du Conseil du 29 mai 2000 relative à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen ⁽⁷⁾. Par conséquent, le Royaume-Uni ne participe pas à son adoption et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application.

⁽¹⁾ JO L 176 du 10.7.1999, p. 36.

⁽²⁾ JO L 176 du 10.7.1999, p. 31.

⁽³⁾ JO L 53 du 27.2.2008, p. 52.

⁽⁴⁾ JO L 53 du 27.2.2008, p. 1.

⁽⁵⁾ Document du Conseil 16462/06 (peut être consulté à l'adresse <http://register.consilium.europa.eu>).

⁽⁶⁾ JO L 83 du 26.3.2008, p. 3.

⁽⁷⁾ JO L 131 du 1.6.2000, p. 43.

- (17) Le présent règlement constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auquel l'Irlande ne participe pas, conformément à la décision 2002/192/CE du Conseil du 28 février 2002 relative à la demande de l'Irlande de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen ⁽⁸⁾. Par conséquent, l'Irlande ne participe pas à son adoption et n'est pas liée par celui-ci ni soumise à son application.
- (18) En ce qui concerne Chypre, le présent règlement constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens de l'article 3, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2003.
- (19) Le présent règlement constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens de l'article 4, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2005,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications

L'article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 562/2006 est modifié comme suit:

- 1) Les points suivants sont insérés:

- «a bis) Si le ressortissant du pays tiers est titulaire d'un visa mentionné à l'article 5, paragraphe 1, point b), la vérification approfondie à l'entrée comporte également la vérification de l'identité du titulaire du visa et de l'authenticité du visa, par une consultation du système d'information sur les visas (VIS), conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 767/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 concernant le système d'information sur les visas (VIS) et l'échange de données entre les États membres sur les visas de court séjour (règlement VIS) (*).
- a ter) Par dérogation, lorsque
- i) l'intensité du trafic est telle qu'elle rend excessif le délai d'attente au point de passage frontalier;
- ii) toutes les ressources en personnel, en moyens et en organisation ont déjà été épuisées; et que

⁽⁸⁾ JO L 64 du 7.3.2002, p. 20.

iii) sur la base d'une évaluation, il n'y a pas de risque en matière de sécurité intérieure et d'immigration illégale,

le VIS peut être consulté à l'aide du numéro de la vignette visa dans tous les cas et, de manière aléatoire, à l'aide du numéro de la vignette visa en combinaison avec la vérification des empreintes digitales.

Toutefois, dans tous les cas où il existe un doute quant à l'identité du titulaire du visa et/ou à l'authenticité du visa, le VIS est consulté systématiquement à l'aide du numéro de la vignette visa en combinaison avec la vérification des empreintes digitales.

Cette dérogation ne peut être appliquée au point de passage frontalier concerné qu'aussi longtemps que les conditions susmentionnées sont remplies.

a *quater*) La décision d'effectuer une consultation du VIS conformément au point a *ter*) est prise par le garde-frontière qui est responsable du point de passage frontalier ou à un niveau supérieur.

L'État membre concerné informe immédiatement les autres États membres et la Commission d'une telle décision.

a *quinquies*) Chaque État membre transmet une fois par an au Parlement européen et à la Commission un rapport sur l'application du point a *ter*), qui indique notamment le nombre de ressortissants de pays tiers qui ont été vérifiés dans le VIS à l'aide du seul numéro de la vignette visa et la longueur du délai d'attente visé au point a *ter*) i).

a *sexies*) Les points a *ter*) et a *quater*) s'appliquent pendant une période maximale de trois ans, qui commence trois ans après le début du fonctionnement du VIS. La Commission transmet au Parlement européen et au Conseil, avant la fin de la deuxième année de l'application des points a *ter*) et a *quater*), une évaluation de leur mise en œuvre. Sur la base de cette évaluation, le Parlement européen ou le Conseil peuvent inviter la Commission à proposer des modifications appropriées du présent règlement.

(*) JO L 218 du 13.8.2008, p. 60.»

2) À la fin du point c) i), la phrase suivante est ajoutée:

«cette vérification peut comprendre la consultation du VIS conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 767/2008;»

3) Le point d) suivant est ajouté:

«d) Aux fins de l'identification de toute personne qui pourrait ne pas remplir ou ne plus remplir les conditions d'entrée, de séjour ou de résidence applicables sur le territoire des États membres, le VIS peut être consulté conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 767/2008.»

Article 2

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du vingtième jour qui suit la date visée à l'article 48, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 767/2008.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

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

Par le Conseil
Le président
A. VONDRÁ

AVIS AU LECTEUR

Les institutions ont décidé de ne plus faire figurer dans leurs textes la mention de la dernière modification des actes cités.

Sauf indication contraire, les actes auxquels il est fait référence dans les textes ici publiés s'entendent comme les actes dans leur version en vigueur.