



Sommaire

II Actes non législatifs

DÉCISIONS

- ★ **Décision (UE) 2021/1356 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant la Suède à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4608]** 1
- ★ **Décision (UE) 2021/1357 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant la Slovénie à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4628]** 5
- ★ **Décision (UE) 2021/1358 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant la Slovaquie à prolonger certaines périodes visées à l'article 11 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4629]** 8
- ★ **Décision (UE) 2021/1359 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant l'Allemagne à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4638]** 10
- ★ **Décision (UE) 2021/1360 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant les Pays-Bas à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4640]** 14
- ★ **Décision (UE) 2021/1361 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant la Grèce à prolonger une période visée à l'article 10 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4650]** 17
- ★ **Décision (UE) 2021/1362 de la Commission du 30 juin 2021 autorisant l'Irlande à prolonger certaines périodes visées à l'article 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4736]** 19
- ★ **Décision (UE) 2021/1363 de la Commission du 8 juillet 2021 autorisant la Finlande à prolonger certaines périodes visées aux articles 2, 16 et 17 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 4976]** 22

- ★ **Décision (UE) 2021/1364 de la Commission du 9 juillet 2021 autorisant la Pologne à prolonger certaines périodes visées aux articles 9, 10 et 11 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 5030]** 28
- ★ **Décision d'exécution (UE) 2021/1365 de la Commission du 11 août 2021 concernant la prorogation de la mesure prise par le ministère croate de la santé autorisant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation du produit biocide Biobor JF conformément à l'article 55, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2021) 5929]** 32

ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

- ★ **Règlement ONU n° 142 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le montage des pneumatiques [2021/1366]** 34

II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2021/1356 DE LA COMMISSION

du 30 juin 2021

autorisant la Suède à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2021) 4608]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 2, paragraphe 8,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), des formations continues qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021. L'article 2, paragraphe 3, dudit règlement prolonge la validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union correspondant.
- (2) L'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des cartes de qualification de conducteur visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) Par lettre du 6 mai 2021, la Suède a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267. La Suède a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande par lettre datée du 20 mai 2021.
- (4) Par lettre datée du 27 mai 2021, la Suède a réduit la portée de sa demande motivée.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

- (5) Par sa demande motivée, la Suède demande, premièrement, l'autorisation de prolonger de six mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement; deuxièmement, l'autorisation de prolonger de six mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement; et enfin, l'autorisation de prolonger de six mois les périodes de dix mois visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267, bien que ces dispositions ne s'appliquent qu'à la réalisation des formations continues et à leur certification, à l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et au renouvellement des cartes de qualification de conducteur qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (6) Selon les informations fournies par la Suède, la réalisation des formations continues et leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et le renouvellement des cartes de qualification de conducteur en Suède resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (7) Parmi ces mesures, qui devraient fortement limiter la capacité de formation des conducteurs jusqu'à la fin de l'année selon la Suède, cet État membre a restreint à un maximum de huit le nombre de personnes autorisées à se présenter en même temps à une session de formation continue. Selon cet État membre, cette mesure devrait entraîner un manque de capacité en matière de formation des conducteurs, avec pour conséquence une impossibilité de renouveler tous les CAP qui arriveraient à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (8) Selon les informations fournies par la Suède, près de la moitié des CAP valables dans cet État membre devront être renouvelés au cours de la période comprise entre le 1^{er} mars et le 31 décembre 2021, soit 85 000 CAP sur un total de 190 000. Toutefois, d'après les premières estimations des autorités suédoises, la capacité de formation serait limitée à environ 4 000 à 6 000 personnes par mois en raison des mesures prises en vue de contenir la propagation de la COVID-19.
- (9) Selon la Suède, même si les formations continues étaient réalisées à toute vitesse et avec la capacité la plus complète possible, chaque mois des milliers de conducteurs ne pourraient toujours pas accomplir leur formation continue obligatoire. Le nombre élevé de congés de maladie parmi les formateurs et les conducteurs est par ailleurs susceptible de se répercuter sur ces estimations, la Suède n'autorisant pas ces derniers à être présents aux formations continues s'ils présentent n'importe quel type de symptôme de la COVID-19.
- (10) Selon les informations fournies par la Suède, au moins 1 000 CAP n'ont pas pu être délivrés au mois de mars 2021 en raison des restrictions de capacité, tandis qu'au moins 5 000 CAP n'ont pas pu l'être en avril 2021. Ces chiffres devraient être d'autant plus élevés dans les prochains mois que le nombre de CAP devant être renouvelés ne cesse d'augmenter. Selon les estimations des autorités suédoises, 9 500 CAP devraient arriver à expiration au mois de juillet 2021, une estimation qui ne tient pas compte des CAP dont la validité a déjà été prolongée en application du règlement (UE) 2020/698 ou du règlement (UE) 2021/267. Par conséquent, la Suède prévoit que la capacité de formation restante ne soit pas suffisante pour renouveler tous les CAP arrivant à expiration.
- (11) La situation est particulièrement problématique pour les formations continues des conducteurs disposant d'un CAP valable pour le transport de marchandises, qui sont titulaires d'un permis des catégories C1, C1+E, C ou C+E. Selon les informations fournies par la Suède, ces conducteurs sont nombreux à avoir obtenu un CAP en tant que droit acquis au titre de l'article 4 de la directive 2003/59/CE. En vertu de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, la Suède a décidé que les conducteurs concernés devraient suivre une première formation continue au titre de ladite directive à l'issue d'une période de sept ans. Par conséquent, de nombreux CAP obtenus en tant que droit acquis ont expiré et ont été renouvelés en septembre 2016, pour une période de cinq ans. Par conséquent, la validité de ces CAP arrivera à échéance en septembre 2021.
- (12) Selon les informations fournies par la Suède, cet État membre se trouve toujours au milieu de la troisième vague de la pandémie de COVID-19. En outre, le déploiement de la vaccination a été plus lent que prévu dans de nombreuses régions suédoises. Le 19 mai 2021, 40,7 % de la population avait reçu une première dose, tandis que 12,6 % seulement avait reçu une deuxième dose. Il est donc difficile de savoir quand la situation s'améliorera, quand les mesures prises afin de contenir la propagation de la COVID-19 seront supprimées ou allégées et quand la capacité de formation pourra ainsi revenir à la normale.

- (13) D'après le plan actuel élaboré par l'Agence suédoise de santé publique, la limite de huit personnes autorisées à se réunir à l'intérieur devrait être assouplie lorsque la propagation de la COVID-19 sera stabilisée, afin de porter ce nombre à 50 personnes. Toutefois, aucune date n'a encore été annoncée concernant les possibilités d'assouplissement des restrictions étant donné que cette mesure dépendra de l'évolution de la pandémie en Suède. En outre, l'assouplissement des restrictions ne permettrait toujours pas de rétablir la capacité de formation, étant donné que plusieurs établissements de formation accueillent habituellement 300 personnes environ.
- (14) La Suède estime qu'elle manque de conducteurs titulaires d'un CAP. Selon la Suède, 49 % des entreprises suédoises de transport ont révélé dans une enquête récente qu'elles éprouvent des difficultés à recruter des conducteurs. Alors qu'il est difficile de former de nouveaux conducteurs en raison des restrictions applicables en Suède, cet État membre risque de faire face à une grande pénurie de conducteurs si leurs CAP ne peuvent pas être à nouveau prolongés.
- (15) D'après les informations fournies par la Suède, il est nécessaire de prolonger les périodes de dix mois visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267 afin de garantir la capacité de cet État membre à mener à bien toutes les formations continues nécessaires. La Suède considère toutefois qu'il n'est pas nécessaire de prolonger les périodes de dix mois visées dans ces dispositions dans la mesure où elles s'appliquent aux formations continues et à leur certification, à l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et au renouvellement des cartes de qualification de conducteur qui arriveraient autrement à expiration pendant la nouvelle période prolongée comprise entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 décembre 2021.
- (16) Selon la Suède, la demande de prolongation relative aux périodes maximales autorisées de six mois est justifiée par le très grand retard accumulé en matière de formations continues, tel que décrit ci-dessus. Le nombre de CAP devant toujours être renouvelés est bien plus élevé que la normale, et la Suède ne prévoit pas de retour aux valeurs habituelles avant la fin de l'année. Cet État membre s'attend par ailleurs à enregistrer une forte demande de formations continues en automne.
- (17) Selon la Suède, les formations continues en question sont actuellement composées de trente-cinq heures, la grande majorité des conducteurs titulaires d'un CAP en Suède choisissant de répartir ces formations en cinq modules différents. Cela signifie qu'une nette majorité de conducteurs dont le CAP doit être renouvelé d'ici la fin de l'année ont déjà suivi vingt-huit heures de formation, et qu'il ne leur en reste donc plus que sept à suivre. De plus, selon la Suède, la plupart d'entre eux sont des conducteurs expérimentés, qui ont déjà accompli la plus grande partie de leur formation continue réglementaire. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (18) La Suède devrait par conséquent être autorisée à prolonger de six mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, aux fins de cette disposition, ainsi qu'à l'article 2, paragraphes 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267.
- (19) La Suède devrait également être autorisée à prolonger de six mois les périodes de dix mois visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267, dans la mesure où ces dispositions ne s'appliquent qu'à la réalisation des formations continues et à leur certification, à l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et au renouvellement des cartes de qualification de conducteur qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (20) La Suède a accepté que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Suède est autorisée à appliquer les prolongations suivantes des périodes visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267:

- a) une prolongation de six mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'article 2, paragraphes 1 et 3, dudit règlement;
- b) une prolongation de trois mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement; et

- c) une prolongation de six mois des périodes de dix mois visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267, qui ne s'applique qu'à la réalisation des formations continues et à leur certification, à l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et au renouvellement des cartes de qualification de conducteur qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.

Article 2

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1357 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant la Slovaquie à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4628]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 2, paragraphe 8,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), des formations continues qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021. L'article 2, paragraphe 3, dudit règlement prolonge la validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union correspondant.
- (2) L'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des cartes de qualification de conducteur visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) Par lettre du 20 mai 2021, la Slovaquie a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2021/267. La Slovaquie a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande le 21 mai et le 7 juin 2021.
- (4) Par sa demande motivée, la Slovaquie demande l'autorisation de prolonger de six mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'application de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, ainsi qu'une autorisation en vue de prolonger de six mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement.
- (5) Selon les informations fournies par la Slovaquie, la réalisation des formations continues et leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et le renouvellement des cartes de qualification de conducteur dans cet État membre resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (6) Selon la Slovaquie, toutes les formations continues de cet État membre doivent être réalisées en présentiel avec les conducteurs concernés. Toutefois, en raison de la situation causée par la pandémie de la COVID-19, les activités de formation continue ont dû être soit suspendues, soit fortement limitées, notamment en raison des mesures en vigueur concernant les règles de distanciation sociale.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

- (7) D'après les informations fournies par la Slovénie, cet État membre a été confiné pour la première fois du 18 mars 2020 au 17 mai 2020, puis une deuxième fois du 16 novembre 2020 au 14 février 2021. Il a ensuite connu un troisième confinement le 1^{er} avril 2021, cette fois-ci jusqu'au 11 avril 2021. Au total, cet État membre a donc connu une fermeture de plus de cinq mois et demi en raison de la pandémie de la COVID-19.
- (8) D'après la Slovénie, tous ces confinements ont été accompagnés par l'adoption de mesures empêchant la conduite habituelle des formations continues, en raison des mesures en vigueur en matière de distanciation sociale. En particulier pendant le troisième confinement, qui a duré du 1^{er} au 11 avril 2021, les formations continues n'étaient pas autorisées du tout.
- (9) Les formations continues sont autorisées depuis mai 2021, bien qu'elles soient limitées à un maximum de dix personnes par cours. D'après la Slovénie, c'est seulement fin 2021 que les transporteurs routiers devraient pouvoir organiser leurs activités de sorte que tous les conducteurs puissent réaliser leurs formations continues dans les délais.
- (10) D'après les informations fournies par cet État membre, en raison des confinements précités, seul un faible nombre de conducteurs a pu participer aux cours de formation organisés récemment par rapport au nombre de conducteurs attendu normalement à cette période de l'année. Ces confinements, ainsi que les autres mesures mises en place dans ce contexte, ont eu pour conséquence un taux d'abandon d'environ 50 % parmi les conducteurs devant suivre les formations continues. La Slovénie estime par ailleurs que chaque mois de confinement a entraîné une diminution de 8 % du nombre de conducteurs suivant des formations continues par rapport à la normale.
- (11) Toujours selon la Slovénie, 920 formations continues ont été suivies par 43 884 conducteurs en 2019, tandis qu'en 2020, seulement 494 formations continues ont été suivies par 19 089 conducteurs. En raison de cette diminution, la Slovénie s'attend à ce que la demande dépasse la capacité des services de formation à organiser les formations continues. Cet État membre accuse actuellement un retard considérable, et les mesures de distanciation sociale toujours en vigueur ne permettent pas d'y faire face rapidement.
- (12) D'après les informations fournies par la Slovénie, les mesures mises en place afin de contenir la propagation de la COVID-19 se répercutent également sur le renouvellement des cartes de qualification de conducteur. Outre les difficultés précitées concernant la réalisation des formations continues, lesquelles, d'après la Slovénie, constituent une condition préalable au renouvellement des cartes de qualification de conducteur, cet État membre mentionne également la capacité limitée des autorités administratives locales à procéder au renouvellement de ces documents. Selon cet État membre, en Slovénie, seule une partie du personnel est actuellement autorisée à accéder aux bâtiments des autorités administratives, et cette restriction devrait rester en vigueur à moyen terme.
- (13) D'après les informations fournies par cet État membre, il est probable que certaines de ces mesures restent en vigueur dans un avenir proche, voire jusqu'à la fin de 2021. Même si, actuellement, la situation de la pandémie s'améliore peu à peu en Slovénie, cet État membre enregistre toujours environ 300 nouvelles contaminations chaque jour, ce qui est considéré comme un nombre élevé au vu de la taille du pays. Les vaccinations s'effectuent aussi plus lentement que prévu en raison de problèmes sur la chaîne d'approvisionnement. La Slovénie souhaite par conséquent maintenir des mesures telles que la limitation du nombre de personnes à l'intérieur, ce qui signifie qu'un nombre réduit de conducteurs pourra réaliser les formations continues.
- (14) D'après la Slovénie, la demande de prolongation relative aux périodes maximales autorisées de six mois s'explique par le fait qu'il existe toujours un retard important relatif aux cartes de qualification de conducteur devant toujours être renouvelées, qui équivaut à une augmentation d'environ 50 % par rapport aux estimations habituelles. Il n'existe en outre aucune certitude quant à la durée de la pandémie et de l'application des mesures en vigueur en matière de distanciation sociale.
- (15) La Slovénie ne demande qu'une prolongation des périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021, et non des périodes de dix mois visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267. La réalisation des formations continues et leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et le renouvellement des cartes de qualification de conducteur de cet État membre qui arriveraient autrement à expiration dans la nouvelle période de référence ne seront par conséquent pas prolongés plus de dix mois. Les prolongations demandées n'entraînent donc pas de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.

- (16) La Slovénie devrait par conséquent être autorisée à prolonger de six mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, ainsi qu'à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/267.
- (17) La Slovénie a accepté que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Slovénie est autorisée à appliquer les prolongations suivantes des périodes visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, du règlement (UE) 2021/267:

- a) une prolongation de six mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'article 2, paragraphes 1 et 3, dudit règlement; et
- b) une prolongation de six mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement.

Article 2

La République de Slovénie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1358 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant la Slovaquie à prolonger certaines périodes visées à l'article 11 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4629]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 11, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des licences des conducteurs de train qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (2) L'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'une licence de conducteur de train, des vérifications périodiques qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) Par lettre du 7 mai 2021, la Slovaquie a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267. La Slovaquie a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande le 31 mai 2021.
- (4) Par sa demande motivée, la Slovaquie demande l'autorisation de prolonger de quatre mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, ainsi que l'autorisation de prolonger de quatre mois les périodes de dix mois visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.
- (5) Selon les informations fournies par la Slovaquie, le renouvellement des licences de conducteurs de train et la réalisation de vérifications périodiques par leurs titulaires dans cet État membre resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (6) Parmi les mesures prises afin de contenir la propagation de la COVID-19, les autorités slovaques ont interdit les rassemblements de plus de six personnes, ont émis une injonction de travailler à domicile et ont imposé un couvre-feu. Selon cet État membre, entre janvier et avril 2021, il n'était pas possible de mener à bien la formation nécessaire au renouvellement de la validité des licences de conducteurs de train en raison des mesures précitées.
- (7) D'après les informations fournies par la Slovaquie, du 19 avril au 15 mai 2021, alors que la situation de pandémie commençait à s'améliorer peu à peu, l'organisation de formations continues a été autorisée, moyennant certaines restrictions. Le nombre de participants autorisés à chaque formation a fortement baissé, et les services de formation demandaient la présentation d'un test négatif à la COVID-19 lors de la réalisation des vérifications.
- (8) Selon la Slovaquie, depuis le 15 mai 2021, les mesures imposées par les autorités ont été assouplies et les services d'éducation ont par conséquent pu reprendre les formations. Toutefois, lors du déroulement des formations, les participants doivent toujours se tenir à une distance de deux mètres les uns des autres. Il s'ensuit que seul un faible nombre de participants peut être présent à chaque formation.

(1) JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

- (9) D'après les informations fournies par la Slovaquie, bien que les formations continues aient repris, la réalisation des activités reportées en matière de formation concerne également, dans cet État membre, le personnel autre que les conducteurs de train, qui est réputé tout autant indispensable que ces derniers en vue de l'exécution et de la sécurité des activités de transport ferroviaire. Selon la Slovaquie, les certificats d'aptitude professionnelle pour le personnel autre que les conducteurs de train ont également été prolongés sur la base de la législation nationale. Il est donc nécessaire d'organiser de nouvelles formations destinées tant aux conducteurs de train qu'aux autres professionnels.
- (10) Selon les informations fournies par la Slovaquie, il existe un seul service d'éducation en Slovaquie qui dispense des formations continues et réalise des vérifications périodiques auprès des professionnels du domaine du transport ferroviaire, dont les conducteurs de train; deux autres services sont uniquement habilités à dispenser des formations aux conducteurs de train, et seulement sur les aspects techniques. La Slovaquie considère que de nombreux conducteurs de train doivent être examinés: au moins 993 personnes employées dans les deux plus grandes entreprises ferroviaires doivent suivre une formation continue, sachant que 43 entreprises ferroviaires fournissent des services de transport de passagers et de marchandises dans cet État membre. La Slovaquie estime par conséquent que les services de formation existants ne disposeront pas de la capacité à gérer cette forte hausse d'examens jusqu'au 30 juin 2021.
- (11) Selon les estimations de la Slovaquie, le retard accusé dans la réalisation de vérifications périodiques auprès des titulaires de licences de conducteurs de train devrait être rattrapé en quatre mois.
- (12) D'après les informations fournies par la Slovaquie, la validité des licences de conducteurs de train et les vérifications y afférentes ne concernent que les conducteurs de train qui ont plusieurs années d'expérience professionnelle à leur actif en matière de conduite de véhicules ferroviaires. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (13) La Slovaquie devrait par conséquent être autorisée à prolonger de quatre mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, et à prolonger de quatre mois la période de dix mois visée à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.
- (14) La Slovaquie a accepté que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Slovaquie est autorisée à appliquer les prolongations suivantes des périodes visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267:

- a) une prolongation de quatre mois des périodes allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267; et
- b) une prolongation de deux mois des périodes de dix mois visées à l'article 11, paragraphes 1 et 2, dudit règlement.

Article 2

La Slovaquie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1359 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant l'Allemagne à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4638]***(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 2, paragraphe 8, et son article 3, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), des formations continues qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021. L'article 2, paragraphe 3, dudit règlement prolonge la validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union correspondant.
- (2) L'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des cartes de qualification de conducteur visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) L'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des permis de conduire qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (4) Par lettre du 18 mai 2021, l'Allemagne a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267. L'Allemagne a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande par lettre datée du 28 mai 2021.
- (5) Par sa demande motivée, l'Allemagne demande, premièrement, l'autorisation de prolonger de trois mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement; deuxièmement, l'autorisation de prolonger de trois mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement; et enfin, l'autorisation de prolonger de trois mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

- (6) Selon les informations fournies par l'Allemagne, la réalisation des formations continues et leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et le renouvellement des cartes de qualification de conducteur de cet État membre resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (7) L'Allemagne estime qu'environ 300 000 cours de formation continue sont dispensés chaque année au titre de la législation applicable en matière de formation des conducteurs professionnels. En raison de la pandémie, ces cours n'ont pu être organisés que pour un nombre très limité de participants, tandis que dans certains cas, aucun cours n'a été autorisé.
- (8) Selon les informations fournies par l'Allemagne, les restrictions applicables à la formation initiale et continue des conducteurs professionnels sont le résultat des règlements relatifs à la protection contre le coronavirus de chaque État fédéré, ainsi que de la loi allemande relative à la protection contre les contaminations ⁽³⁾. En raison de l'adaptation continue des règles à l'évolution de la pandémie, la situation a été et reste relativement différente dans plusieurs États fédérés.
- (9) Dans le Bade-Wurtemberg, par exemple, l'une des mesures appliquées était l'interdiction générale d'organiser des événements en raison des taux de contamination élevés. À l'heure actuelle, même si les cours de formation continue à des fins professionnelles sont généralement autorisés dans cet État, une distance minimale de 1,5 mètre doit être maintenue entre chaque personne, ce qui entraîne, par conséquent, des restrictions en ce qui concerne le nombre de participants aux cours de formation initiale et continue pour la qualification des conducteurs professionnels.
- (10) En Bavière, même si les cours de formation initiale et continue étaient autorisés pendant la période comprise entre le 11 mai et le 30 novembre 2020, seul un nombre réduit de personnes a pu y participer en raison des règles applicables en matière de distanciation sociale. Sur la période comprise entre le 1^{er} décembre 2020 et le 15 décembre 2020, aucun cours de formation initiale ou continue n'a eu lieu. Du 16 décembre 2020 au 6 juin 2021, les cours de formation professionnelle sont interdits dans les zones urbaines et rurales si l'incidence de la COVID-19 sur sept jours est de 100 cas ou plus. L'Allemagne précise que c'est seulement lors de la seconde moitié du mois de mai que l'incidence sur sept jours est passée sous la barre des 100 cas en Bavière, tandis que ce seuil était toujours dépassé dans certains arrondissements le 26 mai 2021.
- (11) Dans les autres États fédérés, selon les informations fournies par l'Allemagne, les règles adoptées prévoient également que les cours ne puissent avoir lieu qu'à la condition d'être soumis à des restrictions importantes, notamment au regard des distances minimales à respecter entre les participants, ce qui réduit fortement la capacité des centres de formation. Dans certains cas, même si les cours de formation sont autorisés, plusieurs centres de formation ont choisi, par précaution, de ne pas dispenser de cours pendant la pandémie. Cela a entraîné un retard considérable sur les formations, qui ne peut être rattrapé que lentement et progressivement.
- (12) D'après les informations fournies à l'Allemagne par la Fédération allemande pour le transport routier des marchandises, la logistique et le traitement des déchets ⁽⁴⁾, la mise en place de ces mesures s'est traduite par un grand nombre de reports de cours de formation continue, qui ont dû être gérés successivement par les centres de formation. D'après les informations fournies par l'Association allemande pour le transport routier ⁽⁵⁾, un retard de 5 000 conducteurs professionnels attendant de suivre des cours de formation continue s'est accumulé au premier trimestre 2021 seulement. Par rapport au même trimestre de l'année précédente, le nombre de participants était d'environ 60 % seulement. Toujours selon l'Allemagne, ce retard a probablement augmenté entre-temps en raison des mesures de confinement plus strictes qui ont été mises en place au cours des dernières semaines. Les autorités bavaroises estiment, par exemple, qu'il conviendrait de doubler le nombre de cours dispensés dans les trois prochains mois afin de répondre à la demande, ce qui semble impossible au vu des règles en vigueur en matière de distanciation sociale.

⁽³⁾ Viertes Gesetz zum Schutz der Bevölkerung bei einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite vom 22. April 2021, BGBl. I S. 802.

⁽⁴⁾ Bundesverband Güterkraftverkehr. Logistik und Entsorgung.

⁽⁵⁾ Straßenverkehrsgenossenschaft.

- (13) Toujours d'après les informations fournies par l'Allemagne, le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible après le 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (14) En raison de la participation des médecins de famille et, probablement à partir du 7 juin 2021, des services médicaux des entreprises à la stratégie de vaccination du gouvernement fédéral allemand, et au vu de leur charge de travail qui, par conséquent, est lourde et ne cesse d'augmenter, l'Allemagne s'attend à ce que d'importants goulets d'étranglement apparaissent cet été dans la prise des rendez-vous relatifs aux examens médicaux nécessaires à la prolongation des permis de conduire.
- (15) Selon l'Allemagne, ces goulets d'étranglement devraient s'accroître, notamment à partir du mois de juin 2021, en raison de la levée programmée des priorités actuelles de vaccination et de la hausse consécutive des rendez-vous pour la vaccination. En juin 2021 seulement, les cabinets médicaux et les services médicaux des entreprises devraient recevoir et administrer 14 396 850 doses du vaccin BioNTech. L'Allemagne attend par ailleurs des livraisons d'AstraZeneca, de Johnson & Johnson et de Curevac, en fonction du calendrier de livraison de leurs fabricants respectifs.
- (16) L'Allemagne prévoit par ailleurs qu'en raison des très nombreux cas de COVID-19, il est possible que les services chargés des permis de conduire doivent fermer à nouveau ou que le cours normal des opérations ne puisse pas être maintenu du fait du nombre élevé de personnes contaminées au sein de ces services.
- (17) En Basse-Saxe et en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, par exemple, de nombreux services chargés des permis de conduire restent fermés au public. L'accès aux usagers n'est possible qu'après la prise de rendez-vous individuels, et il est limité aux dossiers pour lesquels la présence physique est impérative. En Saxe, la réduction des services en face à face dès le début de la pandémie a rendu la délivrance des permis de conduire considérablement plus difficile. Selon l'Allemagne, il est possible que ces services et les autres doivent à nouveau fermer à l'avenir.
- (18) D'après l'Autorité fédérale allemande chargée des transports motorisés ⁽⁶⁾, le 3 mai 2021, en Allemagne, 102 426 personnes étaient titulaires d'un permis de conduire des catégories C, C1, CE ou C1E arrivant à expiration entre le 1^{er} juillet 2021 et le 30 septembre 2021, tandis que 10 517 personnes étaient titulaires d'un permis de conduire des catégories D, D1, DE ou D1E arrivant à expiration entre ces mêmes dates. Dans le cas de 51 799 titulaires d'un permis de conduire des catégories C, C1, CE ou C1E, et de 8 331 titulaires d'un permis de conduire des catégories D, D1, DE ou D1E, chacun étant combiné avec l'apposition du code «95», le CAP y associé arrive également à expiration entre le 1^{er} juillet 2021 et le 30 septembre 2021.
- (19) Selon l'Allemagne, ces chiffres n'incluent pas les permis de conduire et les CAP qui ont été prolongés en application du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ et du règlement (UE) 2021/267. Les services chargés des permis de conduire devraient par conséquent être obligés de traiter un nombre beaucoup plus élevé de demandes de renouvellement de permis de conduire que la normale.
- (20) Selon l'Allemagne, la période de trois mois applicable aux prolongements demandés serait réduite au nécessaire, et elle tiendrait compte du retard actuel concernant les cours de formation continue pour les conducteurs professionnels. D'après cet État membre, le déploiement de la vaccination devrait progresser favorablement jusqu'au 30 septembre 2021, ce qui permettrait une amélioration du nombre de rendez-vous pris pour passer les examens médicaux visant à évaluer les aptitudes des conducteurs, ainsi qu'une réduction du manque d'effectifs dans les services chargés des permis de conduire.
- (21) La demande concerne exclusivement la période de référence comprise entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre 2021, et ne s'applique donc qu'à un nombre limité de permis de conduire et de qualifications professionnelles de conducteurs. De plus, le groupe de personnes qui bénéficie du prolongement de la période de validité a déjà obtenu un permis de conduire ou réalisé une formation continue au moins une fois, et a donc déjà montré son professionnalisme et ses compétences. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.

⁽⁶⁾ Kraftfahrt-Bundesamts.

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports (JO L 165 du 27.5.2020, p. 10).

- (22) L'Allemagne devrait par conséquent être autorisée à prolonger de trois mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, aux fins de cette disposition, ainsi qu'à l'article 2, paragraphes 3 et 5, et à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Allemagne est autorisée à appliquer les prolongations suivantes des périodes visées à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, et à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267:

- a) une prolongation de trois mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'article 2, paragraphes 1 et 3, dudit règlement;
- b) une prolongation de trois mois de la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021, visée à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement; et
- c) une prolongation de trois mois de la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021, visée à l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1360 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant les Pays-Bas à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4640]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 2, paragraphe 8, et son article 3, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), des formations continues qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021. L'article 2, paragraphe 3, dudit règlement prolonge la validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union correspondant.
- (2) L'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des permis de conduire qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) Par lettre du 25 mai 2021, les Pays-Bas ont présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2021/267. Les Pays-Bas ont fourni des informations complémentaires à l'appui de leur demande le 7 juin 2021.
- (4) Par leur demande motivée, les Pays-Bas demandent l'autorisation de prolonger de quatre mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, ainsi que l'autorisation de prolonger de quatre mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement.
- (5) Selon les informations fournies par les Pays-Bas, la réalisation de la formation continue, sa certification et l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union resteront vraisemblablement impossibles au-delà du 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (6) D'après les Pays-Bas, les formations continues ont dû être suspendues entre le 15 décembre 2020 et le 16 mars 2021 en raison des mesures précitées. Si les formations continues ont pu reprendre depuis lors, l'obligation de maintenir en toute circonstance une distance d'1,5 mètre entre chaque personne reste en vigueur. Les entreprises privées ont mis en œuvre ces mesures au moyen d'un protocole commun.
- (7) La principale conséquence de ces mesures sur les formations continues est que le nombre de participants aux cours doit désormais être bien inférieur à la normale. Une grande partie des formations continues comprend en effet un cours pratique obligatoire, qui ne peut désormais être dispensé qu'à de petits groupes. Selon les informations fournies par les Pays-Bas, cette situation réduit considérablement la capacité de formation de cet État membre, ce qui empêche un grand nombre de camionneurs de réaliser les formations continues.

(1) JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

- (8) Selon les Pays-Bas, ce protocole commun devra être appliqué par les entreprises privées dans les mois à venir, ce qui signifie que la capacité de formation disponible sur le marché restera fortement limitée dans un avenir proche.
- (9) Selon les informations fournies par les Pays-Bas, la plupart des camionneurs de cet État membre doivent renouveler leurs CAP avant la fin de l'année 2021. D'après les informations fournies par l'autorité néerlandaise chargée de l'enregistrement des formations (la «CBR» ⁽²⁾), 150 000 conducteurs doivent toujours suivre, en moyenne, deux cours de sept heures en 2021, ce qui correspond à un total de 300 000 cours à suivre dans cet État membre d'ici la fin de l'année par les camionneurs.
- (10) En outre, d'après les données fournies par les Pays-Bas, de très nombreux conducteurs de bus ont rencontré d'importantes difficultés pour réaliser leurs formations avant le 10 septembre 2020 en raison du confinement que cet État membre a connu au printemps 2020. Ces conducteurs de bus ayant bénéficié du prolongement de leur CAP au titre du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, 350 000 cours doivent actuellement être suivis par des conducteurs de bus dans des délais très limités.
- (11) De plus, selon les informations fournies par les Pays-Bas, il devrait être très difficile de reprendre l'ensemble de formations continues de manière ordonnée. Le nombre de contaminations à la COVID-19 reste élevé aux Pays-Bas, et la plupart des conducteurs professionnels n'ont pas encore été vaccinés. D'après les informations fournies par cet État membre, cela signifie qu'il existe toujours des contaminations parmi ces personnes ou leurs contacts proches, ce qui les force à se mettre en congé de maladie ou en quarantaine. Cela ne signifie pas seulement qu'ils doivent être remplacés par des collègues, mais aussi qu'ils disposent de moins de temps pour suivre les formations continues. L'expérience montre également que les formateurs disponibles doivent annuler de nombreuses journées de formation, ce qui ne se produit pas seulement à cause des multiples annulations imprévues de la part des conducteurs, mais aussi parce que les contaminations et les quarantaines touchent encore les formateurs eux-mêmes.
- (12) Selon les Pays-Bas, cet État membre travaille sur la mise en œuvre d'un système autorisant l'organisation des formations continues relatives au CAP au sein des entreprises, ce qui permettrait aux conducteurs de suivre leurs formations dans leur environnement de travail habituel. Toutefois, la certification obligatoire de ces formateurs devrait démarrer le 1^{er} juillet seulement. Au cours de la période qui suivra, de nombreux formateurs et conducteurs devraient être en vacances d'été, celles-ci étant souvent alignées sur les vacances scolaires dans cet État membre.
- (13) D'après les informations fournies par les Pays-Bas, le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible au-delà du 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (14) D'après les informations fournies par les Pays-Bas, dans cet État membre, les CAP sont délivrés sur les permis de conduire. La plupart des camionneurs dont le CAP arriverait à expiration le 10 septembre 2021 se retrouveraient par conséquent avec un permis de conduire périmé à la même date.
- (15) D'après les Pays-Bas, la prolongation de la période sur laquelle les permis de conduire arriveraient autrement à expiration est nécessaire, notamment pour les personnes ayant besoin d'un certificat émis par un spécialiste médical aux fins du renouvellement de leur permis. D'après les informations fournies par cet État membre, 61 687 dossiers aux mains de l'autorité néerlandaise chargée des examens nationaux sont actuellement en attente d'un certificat médical de la part de médecins ou de spécialistes. Cela s'explique par le fait que de nombreux conducteurs ne peuvent toujours pas prendre de rendez-vous médical dans les délais en raison de la pression que la COVID-19 exerce sur le système de santé.
- (16) Selon les informations fournies par les Pays-Bas, le nombre de tests positifs et de nouvelles hospitalisations a baissé dans cet État membre, et le rythme de vaccination reste aligné sur la moyenne européenne. Toutefois, la situation générale de la COVID-19 est toujours considérée comme préoccupante aux Pays-Bas, étant donné que 23 des 25 régions néerlandaises affichent actuellement un niveau de risque «critique», soit le niveau le plus élevé. Les deux autres régions se situent au niveau inférieur, soit le niveau «grave». La pression exercée sur le système de santé reste par conséquent très élevée. Les mesures prises en vue de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19 devraient donc être maintenues pendant plusieurs mois.

⁽²⁾ Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.

⁽³⁾ Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports (JO L 165 du 27.5.2020, p. 10).

- (17) Selon les estimations des Pays-Bas, les prolongations demandées doivent s'étendre sur une période de quatre mois afin que les conducteurs professionnels suivent leurs cours de remise à niveau dans les délais applicables et que le retard puisse être géré sans causer de grandes perturbations sur le secteur des transports.
- (18) D'après les informations fournies par les Pays-Bas, la plupart des conducteurs concernés doivent seulement réaliser les cours de formation qu'ils avaient déjà commencés. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (19) Les Pays-Bas devraient par conséquent être autorisés à prolonger de quatre mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, aux fins de cette disposition, ainsi qu'à l'article 2, paragraphe 3, et à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267.
- (20) Les Pays-Bas ont accepté que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les Pays-Bas sont autorisés à appliquer les prolongations suivantes des périodes visées à l'article 2, paragraphes 1 et 3, et à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267:

- a) une prolongation de quatre mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'article 2, paragraphes 1 et 3, dudit règlement; et
- b) une prolongation de quatre mois de la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021, visée à l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement.

Article 2

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1361 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant la Grèce à prolonger une période visée à l'article 10 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4650]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 10, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais pour le renouvellement des certificats de sécurité visés à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE ⁽²⁾, qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (2) Par lettre du 26 mai 2021, la Grèce a présenté une demande motivée pour prolonger d'un mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267. La Grèce a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande les 8 et 17 juin 2021.
- (3) D'après les informations fournies par la Grèce, le renouvellement des certificats de sécurité visés à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE restera vraisemblablement impossible au-delà du 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (4) Ces mesures comprennent notamment le télétravail obligatoire du personnel jusqu'à un minimum de 50 % imposé depuis le 7 novembre 2020, des mesures de protection des groupes vulnérables et l'obligation de s'isoler imposée aux personnes malades ou ayant eu des contacts avec des cas confirmés de COVID-19.
- (5) Selon la Grèce, ces mesures ont entraîné plusieurs difficultés et retards, en particulier pour l'organisme grec compétent en matière de certification de sécurité, dont les tâches sont exercées par l'autorité de régulation ferroviaire (ci-après la «RAS»). Cette autorité administrative, qui, selon la Grèce, était déjà en sous-effectif en raison de mesures prises en matière de recrutement, a été considérablement pénalisée par les mesures nationales relatives au télétravail obligatoire, qui ont eu pour effet de restreindre l'accès de son personnel aux dossiers administratifs pertinents et d'allonger la durée de l'examen administratif des dossiers.
- (6) En outre, pour procéder au renouvellement d'un certificat de sécurité unique, l'organisme de certification de sécurité doit conduire des procédures telles que des inspections sur place afin d'assurer l'efficacité des procédures proposées par l'entreprise ferroviaire, et d'évaluer les modifications proposées à celle-ci. Les mesures susmentionnées destinées à contenir la propagation de la COVID-19 rendent difficile l'achèvement de ces inspections sur place.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

- (7) En outre, la demande de renouvellement d'un certificat de sécurité spécifique, que l'organisme de certification de sécurité analyse actuellement, a été soumise peu de temps avant la date d'expiration du certificat. Selon la Grèce, bien que l'organisme de certification compétent ait tout mis en œuvre pour s'acquitter de ses obligations dans les délais applicables, il ne lui est pas possible de mettre en œuvre les procédures nécessaires au renouvellement du certificat de sécurité avant la date d'expiration de celui-ci, compte tenu des difficultés susmentionnées résultant des mesures adoptées pour contenir la propagation de la COVID-19.
- (8) La prolongation d'un mois qui est demandée est limitée à ce qui est nécessaire pour permettre à l'organisme de certification de sécurité d'accomplir les formalités administratives nécessaires au renouvellement du certificat de sécurité en question.
- (9) D'après les informations fournies par la Grèce, les rapports de sécurité les plus récents de l'entreprise ferroviaire qui a demandé le renouvellement du certificat de sécurité en cause indiquent qu'aucun incident n'a été enregistré pour la partie de l'infrastructure ferroviaire où opère cette entreprise, à l'exception d'une tentative de suicide qui a eu lieu en 2019. En outre, l'organisme de certification de sécurité n'a relevé aucun risque ni aucun cas de non-conformité lors des inspections et des activités de contrôle menées depuis la délivrance du certificat de sécurité. Pour ces raisons, et étant donné que la Grèce ne demande qu'une prolongation d'un mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, la prolongation demandée ne devrait pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (10) La Grèce devrait par conséquent être autorisée à prolonger d'un mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267.
- (11) La Grèce a accepté que la présente décision soit adoptée et lui soit notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Grèce est autorisée à prolonger d'un mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267.

Article 2

La République hellénique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1362 DE LA COMMISSION**du 30 juin 2021****autorisant l'Irlande à prolonger certaines périodes visées à l'article 3 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil**

[notifiée sous le numéro C(2021) 4736]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 3, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des permis de conduire qui, conformément à l'article 7 de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et au paragraphe 3, point d), de l'annexe I de ladite directive, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (2) Par lettre du 27 mai 2021, l'Irlande a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation d'une période visée à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267. L'Irlande a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande le 4 juin 2021.
- (3) Par sa demande motivée, l'Irlande demande l'autorisation de prolonger de quatre mois la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visée à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267.
- (4) D'après les informations fournies par l'Irlande, le renouvellement des permis de conduire en Irlande restera vraisemblablement impossible au-delà du 30 juin 2021 en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.
- (5) Parmi ces mesures, qui seraient à l'origine d'un retard en matière de renouvellement des permis selon l'Irlande, cet État membre a fermé les centres de son Service national chargé des permis de conduire («*National Driving Licence Service*», ci-après le «NDLS») du 27 mars 2020 au 8 juin 2020. Ces centres ont par la suite rouvert progressivement de la manière suivante: 20 centres ont rouvert le 8 juin 2020, six autres centres ont rouvert le 22 juin 2020 et les huit centres restants ont rouvert le 29 juin 2020. Toutefois, après la réouverture, l'obligation de distanciation sociale de deux mètres a réduit de près d'un tiers la capacité des centres du NDLS.
- (6) De plus, le service d'examen des conducteurs a fait l'objet de nouvelles restrictions du 1^{er} janvier 2021 au 17 mai 2021: les travailleurs essentiels étaient alors les seuls à pouvoir introduire en personne des demandes de renouvellement ou de délivrance de permis de conduire ou de permis d'apprenti conducteur dans les centres du NDLS. Au cours de cette période, les groupes de personnes n'appartenant pas à cette catégorie ne pouvaient donc pas introduire de demandes de permis de conduire ou de permis d'apprenti conducteur.
- (7) Depuis le 18 mai 2021, les centres du NDLS sont à nouveau ouverts à tous les conducteurs. Toutefois, l'obligation de maintenir une distanciation sociale de deux mètres réduit toujours de près d'un tiers la capacité de renouvellement ou de délivrance de permis de conduite ou de permis d'apprenti conducteur.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

- (8) L'Autorité irlandaise chargée de la sûreté routière («*Road Safety Authority*», ci-après la «*RSA*»), qui est responsable du NDLS, a mis en place un service en ligne renforcé en novembre 2020 afin de permettre aux usagers d'introduire en ligne leurs demandes de permis de conduire. Malgré la mise en place de ce système en ligne, la plupart des titulaires de permis de conduire n'y ont pas eu recours en raison des conditions d'enregistrement. Parmi ces conditions figure la possession d'une carte de service public («*Public Services Card*», ci-après une «*PSC*»), c'est-à-dire une carte délivrée par les autorités à des fins d'authentification d'identité lors de l'accès aux services publics. De mars à juillet 2020 et de janvier à mai 2021, le service de délivrance des PSC a connu une capacité de fonctionnement très réduite et les usagers ne pouvaient pas obtenir de carte. Cet État membre enregistre actuellement une forte demande de PSC permettant d'accéder aux autres services nationaux et d'introduire en ligne des demandes de permis de conduire. Cette situation retardera la possibilité pour certains usagers d'introduire en ligne leur demande de permis de conduire, lesquels devront se rendre dans un centre du NDLS afin d'introduire leur demande en personne.
- (9) En outre, selon les informations fournies par l'Irlande, les épreuves de contrôle de connaissances et les examens de conduite qui avaient été restreints sont à nouveau disponibles pour l'ensemble des demandeurs. Toutefois, le renouvellement des permis accuse actuellement un retard considérable à la suite du prolongement prévu par le règlement (UE) 2021/267.
- (10) Les centres de contrôle des connaissances des conducteurs ont été fermés du 1^{er} janvier 2021 au 7 juin 2021, et les demandes introduites pour la première fois en vue de l'obtention d'un permis d'apprenti conducteur ont par conséquent été reportées. Actuellement, 120 000 usagers attendent de passer leur épreuve de contrôle de connaissances des conducteurs, et près de 20 000 d'entre eux passeront leur épreuve en juin. Des plans supplémentaires ont été mis en place par les autorités irlandaises afin d'augmenter la capacité (lorsque les restrictions découlant de la COVID-19 le permettront) afin que 50 000 épreuves de contrôle des connaissances puissent être réalisées chaque mois pendant les trois prochains mois. Avant la pandémie de COVID-19, environ 12 000 rendez-vous étaient pris chaque mois en vue de passer les épreuves de contrôle des connaissances. Toutefois, les autorités irlandaises s'attendent à ce que la capacité supplémentaire entraîne également une forte augmentation du nombre d'usagers demandant pour la première fois l'obtention d'un permis d'apprenti conducteur dans les mois à venir, entraînant une hausse des demandes dans les centres du NDLS.
- (11) Le service d'examen des conducteurs a été restreint aux travailleurs essentiels du 1^{er} janvier 2021 au 7 juin 2021, et jusqu'à 30 000 usagers n'ont pas pu passer leur examen de conduite. Une importante capacité d'examen supplémentaire est désormais disponible, ce qui se traduira par une hausse des demandes enregistrées par le NDLS émanant des usagers passant leurs examens de conduite.
- (12) En raison des mesures adoptées par l'Irlande, de nombreux candidats devraient introduire pour la première fois une demande de permis dans les mois à venir. Les prévisions s'élèvent à 42 000 demandes par mois environ entre juillet 2021 et septembre 2021, et à 22 000 pour octobre 2021, soit une augmentation considérable par rapport aux 22 600 demandes introduites en juin 2021 et aux 37 896 permis d'apprentis conducteurs délivrés pour la première fois, par exemple, sur toute la période comprise entre le 1^{er} juin 2018 et le 31 octobre 2018.
- (13) Selon les informations fournies par l'Irlande, lorsque les services chargés de la délivrance des permis de conduire fonctionneront à nouveau, le nombre de permis d'apprentis conducteurs à traiter, c'est-à-dire ceux obtenus en cas de réussite à l'épreuve de contrôle des connaissances, devrait tout d'abord augmenter, avant que n'augmente à son tour le nombre de permis de conduire à traiter, c'est-à-dire ceux obtenus en cas de réussite à l'examen de conduite. La demande de permis devrait atteindre un niveau de 200 % par rapport aux flux de traitements habituels, ce qui pèsera d'autant plus sur la capacité des services chargés des permis.
- (14) Selon les informations fournies par l'Irlande et d'après les dernières prévisions, 1,1 million de demandes seront introduites dans les douze mois entre juin 2021 et mai 2022. Ces données contrastent avec le volume habituel de 60 000 demandes par mois, soit un peu plus de 700 000 demandes sur une période de douze mois. L'augmentation de la demande totale en 2021-2022 est particulièrement prononcée sur la période s'étendant de juin à octobre 2021, les prévisions s'élevant à plus de 110 000 demandes par mois au total une grande partie de l'année en question. La capacité réduite des centres du NDLS en raison de la règle de distanciation sociale de deux mètres empêche les centres d'assurer la capacité de traitement habituelle.
- (15) Selon les informations fournies par l'Irlande, la demande de prolongation relative à la période de quatre mois s'explique par l'accumulation d'un très grand retard concernant la capacité de renouvellement et de délivrance des permis dans les centres du NDLS, tel que décrit ci-dessus. Les chiffres montrent que plus de 40 % des permis d'apprentis conducteurs qui devaient être renouvelés entre fin 2020 et 2021 ne l'ont pas été. Selon les autorités irlandaises, la prolongation demandée devrait alléger la charge pesant sur le système des permis tout en réduisant la demande de 100 000 demandes au maximum lors du dernier trimestre de 2021. Par conséquent, la capacité de renouvellement et de délivrance des centres du NDLS pourrait retrouver son rendement habituel à la suite de l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19.

- (16) La prolongation est demandée pour les conducteurs dont le permis arrive à expiration entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 octobre 2021, période à laquelle les centres du NDLS enregistrent une forte demande. Cette période limitée ne devrait pas créer de risque disproportionné en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (17) L'Irlande devrait par conséquent être autorisée à prolonger de quatre mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Irlande est autorisée à prolonger de quatre mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267.

Article 2

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 juin 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1363 DE LA COMMISSION**du 8 juillet 2021****autorisant la Finlande à prolonger certaines périodes visées aux articles 2, 16 et 17 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 4976]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 2, paragraphe 8, son article 9, paragraphe 4, son article 10, paragraphe 4, son article 11, paragraphe 4, son article 12, paragraphe 5, son article 16, paragraphe 4, et son article 17, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), des formations continues qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021. L'article 2, paragraphe 3, dudit règlement prolonge la validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union correspondant.
- (2) L'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des cartes de qualification de conducteur, visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) L'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de renouvellement des certificats de sécurité uniques, visés à l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (4) L'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des agréments de sécurité, visés à l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (5) L'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de renouvellement des certificats de sécurité, visés à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

⁽³⁾ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

⁽⁴⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

- (6) L'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de renouvellement des agréments de sécurité, visés à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (7) L'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des licences des conducteurs de train qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (8) L'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'une licence de conducteur de train, des vérifications périodiques qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (9) L'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation d'un réexamen régulier qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (10) L'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des licences temporaires qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (11) L'article 16, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais prévus pour réaliser la révision périodique des évaluations de sûreté des installations portuaires qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (12) L'article 16, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de 18 mois prévus pour effectuer les divers types d'exercices visés à l'annexe III, partie B, sections 13.7 et 18.6, du règlement (CE) 725/2004 du Parlement européen et du Conseil ^(⁵) qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (13) L'article 17, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (14) L'article 17, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de 18 mois prévus pour effectuer les exercices de formation à la sûreté qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (15) Par lettre du 27 mai 2021, la Finlande a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certains délais et certaines périodes visés à l'article 2, paragraphes 1, 3 et 5, à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, à l'article 12, paragraphes 1 et 2, à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267. La Finlande a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande les 1^{er}, 7, 10 et 14 juin 2021.
- (16) Par sa demande motivée, la Finlande demande, premièrement, l'autorisation de prolonger de quatre mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, ainsi qu'à l'article 2, paragraphe 5, à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, à l'article 12, paragraphes 1 et 2, à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement; et, deuxièmement, l'autorisation de prolonger de quatre mois le délai du 30 septembre 2021 visé à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement.
- (17) Selon les informations fournies par la Finlande, la réalisation des formations continues et leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union et le renouvellement des cartes de qualification de conducteur en Finlande, le renouvellement des certificats de sécurité uniques, le renouvellement des agréments de sécurité, le renouvellement des licences des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains, la réalisation des vérifications périodiques nécessaires, le réexamen régulier des entreprises ferroviaires, le renouvellement des licences temporaires des entreprises ferroviaires, la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires, la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire ou des plans de sûreté, ainsi que la réalisation des exercices de formation nécessaires, resteront vraisemblablement impossibles en Finlande après le 30 juin 2021, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

- (18) Les autorités finlandaises estiment notamment que l'évolution de la pandémie est imprévisible et qu'il est possible que la situation s'aggrave. Selon cet État membre, la situation est toujours instable. Il existe des disparités régionales quant au niveau de maîtrise de la pandémie, et les taux d'infection à la COVID-19 ont récemment augmenté. Si la situation liée à la pandémie devait subitement s'aggraver en Finlande, des difficultés pourraient survenir quant au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, et concernant le report de certaines vérifications périodiques et formations continues.
- (19) Selon les informations fournies par la Finlande, en ce qui concerne l'article 2 du règlement (UE) 2021/267, les mesures prises par cet État membre afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19 ont entraîné des restrictions relatives aux cours de formation continue ou l'annulation de ceux-ci.
- (20) En particulier, les restrictions relatives aux rassemblements imposées par les autorités finlandaises ont eu et continuent d'avoir des répercussions sur l'organisation des formations continues pour les conducteurs d'autobus et de camions. Les formations continues ont été réalisées à distance lorsque le formateur et les participants se trouvaient dans des lieux différents. En raison de ces restrictions, l'offre de formation continue a été limitée.
- (21) De plus, selon les informations fournies par la Finlande, le nombre maximal de participants autorisés dans les cours de formation a oscillé entre six et vingt personnes en fonction de la situation de la COVID-19, six personnes étant la règle applicable à ce jour. Ces restrictions ont également contribué à limiter le nombre de formations continues organisées récemment. Selon la Finlande, plusieurs organisations et entreprises qui dispensent des formations continues pour les conducteurs d'autobus et de camions ont cessé de programmer des formations en 2020-2021, étant donné que ces formations étaient susceptibles de devoir être annulées. Un retard s'est donc accumulé quant à l'organisation des formations continues.
- (22) En outre, la Finlande s'attend à une augmentation de la demande de formations continues une fois que les restrictions seront levées, et la prolongation demandée de quatre mois permettrait aux prestataires de formations d'avoir le temps d'adapter leurs opérations. À mesure que la situation de la COVID-19 s'améliore lentement, le volume de transport devrait augmenter considérablement, tandis que, dans le même temps, les formations continues reportées devront être réalisées. Selon la Finlande, les entreprises devront coordonner ces éléments sans mettre en danger la sûreté de l'approvisionnement ou du flux des voyageurs, et cela nécessite du temps.
- (23) D'après les informations fournies par la Finlande, la demande de prolongation des périodes de référence visées à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, ainsi qu'à l'article 2, paragraphe 5, dudit règlement, ne s'applique qu'à la période de référence comprise entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 octobre 2021, qui ne concerne qu'un nombre limité de conducteurs professionnels. En outre, la plupart des conducteurs qui bénéficieront de cette période de validité prolongée ont déjà accompli une formation continue au moins une fois, et ont donc déjà montré leurs aptitudes et leurs compétences. La demande de prolongation ne s'applique par ailleurs qu'à une période relativement courte et porte uniquement sur la période de référence établie dans le règlement (UE) 2021/267, et non sur la validité des documents concernés. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (24) En ce qui concerne l'article 16, paragraphes 1 et 2, et l'article 17, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, qui portent sur la sûreté maritime et portuaire, et selon les informations fournies par la Finlande, les mesures prises en vue de limiter la propagation de la pandémie de COVID-19 ont eu une incidence sur les inspections régulières et les formations continues, même si elles ne les interdisaient pas.
- (25) D'après les informations fournies par cet État membre, lorsque les contrôles sur place n'ont pas pu avoir lieu, les contrôles en question ont été effectués à distance. Toutefois, depuis le début de la pandémie, les petits ports ont adopté un modèle opérationnel dans lequel toutes les visites du port ont été soit suspendues, soit strictement limitées à un nombre de visiteurs simultanés compris entre une et trois personnes seulement. Les plus grands ports pour les marchandises et les passagers, situés à Helsinki, Turku et Hamina/Kotka, ont adopté un modèle dans lequel leur personnel travaille en deux équipes successives alternantes afin de prévenir la transmission du virus. Ces mesures donnent lieu à de nettes limitations concernant l'accès aux ports, ayant dès lors une incidence sur des activités telles que le réexamen des évaluations de la sûreté des installations portuaires, des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté

- (26) Toujours selon les informations fournies par la Finlande, afin de veiller au bon fonctionnement des ports, il est essentiel que les membres du personnel occupant une fonction critique au port ne soient ni exposés au virus, ni placés en quarantaine. Certaines tâches nécessitent la présence sur le lieu de travail, ce qui ne peut pas être garanti si les membres du personnel occupant une fonction critique sont exposés au virus. Les mesures visant à limiter la présence du personnel occupant une fonction critique présentent par conséquent des difficultés quant à la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté des installations portuaires, des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté précités.
- (27) Par ailleurs, d'après les informations transmises par les autorités finlandaises, les exercices les plus détaillés qui sont organisés de manière semestrielle et qui nécessitent la participation de plusieurs entités publiques, telles que l'Agence finlandaise pour le transport et les communications, les douanes, la police, ainsi que les services d'incendie et de sauvetage, ont été suspendus, également en raison des mesures prises en vue de prévenir la propagation de la COVID-19. Bien qu'il soit possible d'organiser ces exercices en ligne, leur préparation et leur réalisation dans un port créeraient une forte menace d'exposition au virus, étant donné que le nombre de personnes y participant est particulièrement élevé. Selon cet État membre, les membres du personnel des entreprises effectuant des opérations portuaires sont généralement très peu nombreux, même si leurs tâches sont vastes. En moyenne, les entreprises chargées du trafic portuaire tout au long de l'année emploient un personnel administratif composé de quatre à huit personnes, ce nombre oscillant entre une et quatre personnes pour les plus petites entreprises. C'est pour cette raison que chaque employé est essentiel au bon déroulement des opérations.
- (28) L'adoption de nouveaux modes opérationnels, rendue nécessaire par la pandémie de COVID-19, a créé une grande quantité de travail supplémentaire, les opérateurs ayant besoin d'être orientés dans les mesures à prendre lorsque des cas de COVID-19 sont suspectés ou rapportés sur les navires. Les cas de figure où des membres du personnel d'un port ont été exposés au virus et placés en quarantaine ont aussi posé des problèmes à l'égard des opérations des entreprises, la réalisation de certaines tâches nécessitant d'être présent sur le lieu de travail.
- (29) Les autorités finlandaises estiment que la situation causée par la pandémie de COVID-19 devrait se normaliser au cours des quatre prochains mois, ce qui représente une période relativement courte. Le déploiement de la vaccination a bien progressé et, d'après les estimations de l'Institut finlandais de la santé et de la protection sociale, une importante proportion de la population sera complètement vaccinée à la fin du mois d'octobre 2021. C'est pourquoi les autorités finlandaises estiment qu'une prolongation de quatre mois est justifiée et qu'elles ne jugent pas nécessaire d'en demander une plus longue. Cette période supplémentaire laisserait en outre le temps de reprendre certaines opérations, et permettrait ainsi de revenir à la situation normale qui existait avant la pandémie.
- (30) La Finlande ne demande qu'une prolongation des périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021, ainsi qu'une prolongation des délais applicables, et non des périodes de dix mois visées à l'article 16, paragraphe 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267. De plus, selon la Finlande, les exercices de sûreté peuvent toujours être effectués, même s'ils sont de moindre envergure ou réalisés en ligne. Les prolongations demandées ne devraient par conséquent pas entraîner de risques disproportionnés en ce qui concerne la sûreté.
- (31) La Finlande devrait par conséquent être autorisée à prolonger les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de cette disposition et de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, ainsi qu'à l'article 2, paragraphe 5, à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement, et à prolonger de quatre mois le délai du 30 septembre 2021 visé à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement.
- (32) En ce qui concerne l'article 9, paragraphes 1 et 2, l'article 10, paragraphes 1 et 2, l'article 11, paragraphes 1 et 2, et l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, les autorités finlandaises ont expliqué que même si la Finlande n'enregistre qu'un très faible trafic ferroviaire international direct au sein de l'Union (entre Tornio en Finlande et Haparanda en Suède), le trafic ferroviaire de marchandises entre la Finlande et la Russie, ainsi que celui en provenance et à destination de la Chine, sont très importants. Ce trafic ferroviaire a par ailleurs fait preuve de résilience pendant la pandémie de COVID-19. Selon les autorités finlandaises, les volumes de marchandises transportés à l'échelle internationale par voie ferroviaire ont même augmenté pendant la pandémie. Par conséquent, les autorités finlandaises estiment qu'il est nécessaire de prolonger les autorisations relatives au trafic ferroviaire.
- (33) Selon les informations fournies par la Finlande, les autorités finlandaises estiment qu'il est nécessaire de garantir la prolongation des agréments de sécurité, étant donné que ces agréments sont les plus nombreux et que des vérifications périodiques sont également obligatoires.

- (34) Les autorités finlandaises ont également informé la Commission qu'une entreprise ferroviaire en particulier a adopté un modèle opérationnel autorisant l'organisation des examens de compétences selon le calendrier prévu, y compris dans des circonstances exceptionnelles. Cet État membre a également précisé qu'une très faible quantité de certificats, licences et agréments devrait être renouvelée ou demandée au cours de la période comprise entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 octobre 2021.
- (35) Bien qu'elle ait demandé à plusieurs reprises des informations spécifiques et des précisions supplémentaires concernant la nécessité de prolonger de quatre mois les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, et à l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, la Commission n'a pas reçu les informations nécessaires permettant d'évaluer la demande motivée présentée par les autorités finlandaises, conformément à l'article 9, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 11, paragraphe 4, et à l'article 12, paragraphe 5, dudit règlement.
- (36) La Commission estime que la Finlande n'a pas fourni d'informations spécifiques expliquant pourquoi le renouvellement des certificats de sécurité uniques visé à l'article 9, paragraphes 1 et 2, le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité visé à l'article 10, paragraphes 1 et 2, le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques visés à l'article 11, paragraphes 1 et 2, la réalisation des réexamens réguliers ou le retrait de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences, dans les cas où les licences ont été précédemment révoquées, visés à l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021, en raison des mesures que la Finlande a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19. Cet État membre n'a pas non plus fourni d'informations expliquant pourquoi les prolongations demandées n'entraînent pas de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté.
- (37) Si la Finlande a transmis certaines informations concernant les mesures adoptées afin de limiter la propagation de la pandémie, lesquelles peuvent avoir une incidence sur le secteur des transports en général, cet État membre n'a pas fourni d'informations sur l'incidence particulière de ces mesures sur le renouvellement des licences et des agréments ou sur la réalisation des activités visées à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, et à l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267. En particulier, aucune information spécifique n'a été fournie concernant les mesures ayant une incidence sur le renouvellement des licences des conducteurs de train ou sur les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire. En outre, la Commission n'a pas reçu d'informations spécifiques sur la nécessité de prolonger la période visée à l'article 12 du règlement (UE) 2021/267.
- (38) La Commission n'est pas en mesure de constater que les exigences fixées dans ces dispositions sont remplies, ni que les prolongations demandées n'entraînent pas de risques disproportionnés en ce qui concerne la sécurité des transports et la sûreté. Par conséquent, la Finlande ne devrait pas être autorisée à prolonger les périodes comprises entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 visées à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, et à l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.
- (39) La Finlande a accepté que la présente décision soit adoptée et lui soit notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Finlande est autorisée à appliquer les prolongations suivantes:

- a) une prolongation de quatre mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267, aux fins de l'article 2, paragraphes 1 et 3, dudit règlement;
- b) une prolongation de quatre mois de la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 2, paragraphe 5, à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement;
- c) une prolongation jusqu'au 31 janvier 2022 du délai du 30 septembre 2021 visé à l'article 16, paragraphes 1 et 2, et à l'article 17, paragraphes 1 et 2, dudit règlement.

Article 2

La Finlande n'est pas autorisée à prolonger de quatre mois la période allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visée à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, à l'article 11, paragraphes 1 et 2, et à l'article 12, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.

Article 3

La République de Finlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 8 juillet 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION (UE) 2021/1364 DE LA COMMISSION**du 9 juillet 2021****autorisant la Pologne à prolonger certaines périodes visées aux articles 9, 10 et 11 du règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 5030]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2021/267 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la persistance de la crise de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments, au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports et à la prolongation de certaines périodes visées par le règlement (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 4, son article 10, paragraphe 4, et son article 11, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de renouvellement des certificats de sécurité uniques, visés à l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (2) L'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des agréments de sécurité, visés à l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (3) L'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de renouvellement des certificats de sécurité visés à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (4) L'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais pour le renouvellement des certificats de sécurité visés à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (5) L'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/267 prolonge la validité des licences des conducteurs de train qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (6) L'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/267 prolonge les délais de réalisation, par les titulaires d'une licence de conducteur de train, des vérifications périodiques qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021.
- (7) Par lettre du 31 mai 2021, la Pologne a présenté une demande motivée d'autorisation de prolongation de certaines périodes visées aux articles 9, 10 et 11 du règlement (UE) 2021/267. La Pologne a fourni des informations complémentaires à l'appui de sa demande les 4, 11, 16, 21 et 23 juin 2021.

⁽¹⁾ JO L 60 du 22.2.2021, p. 1.

⁽²⁾ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

⁽³⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

- (8) Par sa demande motivée, la Pologne sollicite l'autorisation de prolonger de six mois de la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 prévue à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, ainsi qu'à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.
- (9) Selon les informations fournies par la Pologne, le renouvellement des certificats de sécurité uniques, le renouvellement des agréments de sécurité, le renouvellement des licences des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains et la réalisation des vérifications périodiques pertinentes resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021, en raison des mesures qu'elle a prises pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19.
- (10) En ce qui concerne en particulier la validité des certificats de sécurité et des agréments de sécurité visés à l'article 9, paragraphes 1 et 2, et à l'article 10, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, la Pologne estime que de nouvelles prolongations de leur validité sont nécessaires afin d'éviter que les certificats ou agréments de plusieurs entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure ne soient pas renouvelés dans les délais.
- (11) Selon les informations fournies par la Pologne, le règlement national du ministre de la santé du 20 mars 2020, déclarant l'existence de la pandémie, est toujours en vigueur dans cet État membre. Tout d'abord, parmi les mesures adoptées pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19, figure l'obligation générale depuis le 4 octobre 2020 de travailler à distance pour le personnel de l'Office polonais du transport ferroviaire (l'autorité nationale de sécurité), qui est l'autorité chargée de délivrer et de renouveler les certificats de sécurité et les agréments de sécurité. Cette organisation du travail était en vigueur jusqu'au début du mois de juin 2021, date à laquelle cette autorité a mis en œuvre un modèle de travail hybride, la moitié du personnel travaillant à distance et l'autre moitié travaillant au bureau.
- (12) Ensuite, selon les informations fournies par la Pologne, au cours de cette période de huit mois, l'Office polonais du transport ferroviaire a connu de sérieuses limitations dans la réalisation des audits et des inspections nécessaires au renouvellement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité, la mobilité des inspecteurs étant entravée dans l'exercice des activités de surveillance sur site. En raison des mesures nationales en vigueur, des contraintes telles que la fermeture d'hôtels ont empêché les inspecteurs de rester sur place la nuit pour mener des activités de surveillance dans le cadre d'inspections nocturnes, ce qui a entraîné des retards supplémentaires dans les procédures requises.
- (13) Ces restrictions ont aussi touché les entités faisant l'objet de la surveillance, ce qui a également eu des conséquences sur l'exécution en temps utile des procédures pour le renouvellement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité. D'après les autorités polonaises, de telles restrictions ont créé des situations dans lesquelles les entités faisant l'objet de la surveillance ont refusé la présence physique des inspecteurs ou ne l'ont acceptée qu'avec un retard important. Dans certains cas, des contrôles à distance ont été autorisés, mais l'expérience a montré qu'ils prennent généralement plus de temps, étant donné que l'inspection visuelle des véhicules ferroviaires, des installations techniques ou des infrastructures ferroviaires doit être effectuée uniquement sur la base de la documentation fournie par l'entité soumise à la surveillance. Il est également souvent nécessaire de réitérer les demandes d'éléments de preuve supplémentaires, ce qui est également susceptible de retarder les procédures.
- (14) L'incidence sur le déroulement normal des travaux de l'autorité nationale de sécurité des mesures adoptées par la Pologne pour prévenir et contenir la propagation de la COVID-19 peut affecter la capacité de cette entité à traiter les procédures entrantes de renouvellement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité. En raison de l'accumulation d'un tel nombre de demandes entrantes, cette autorité pourrait ne pas être en mesure de les traiter en temps utile et ne délivrer les certificats et autorisations requis qu'après le délai applicable.
- (15) En ce qui concerne l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267, selon les informations fournies par la Pologne, le renouvellement des licences de conducteur de train et la réalisation des vérifications périodiques pertinentes resteront vraisemblablement impossibles après le 30 juin 2021, en raison des mesures qu'elle a prises pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19.

- (16) Selon les informations fournies par cet État membre, l'Office polonais du transport ferroviaire est également l'entité responsable de la délivrance et du renouvellement des licences de conducteur de train. Comme expliqué aux considérants 11 à 13, les mesures applicables au personnel de cette autorité nationale de sécurité concernant le travail à distance ont nui au flux de travail de ses services.
- (17) Les autorités polonaises indiquent que leur pays compte plus de 17 000 conducteurs de train. Des licences de conducteur de train ont été délivrées à tous ces conducteurs depuis 2011, conformément à l'ordonnance polonaise du ministre des infrastructures du 18 février 2011 concernant les licences de conducteur de train. Ces licences ayant une durée de validité de 10 ans, la plupart d'entre elles expireraient en 2021. Ainsi, dans ce cas également, l'accumulation d'un tel nombre de demandes entrantes pourrait avoir comme effet que cette autorité ne soit pas en mesure de les traiter en temps utile et ne puisse délivrer les certificats et autorisations requis qu'après le délai applicable.
- (18) En ce qui concerne plus particulièrement les vérifications périodiques applicables aux conducteurs de train, sur la base des informations fournies par la Pologne, toutes les vérifications périodiques des connaissances et des compétences ont été suspendues à compter du 16 avril 2020 par la législation nationale mise en place pour lutter contre la propagation de la pandémie. Le 5 décembre 2020, d'autres mesures nationales ont suspendu la réalisation d'exams médicaux et psychologiques pour les conducteurs de train — et donc la nécessité d'assister à ces exams en personne — pendant la pandémie, mais seulement jusqu'au 31 janvier 2021.
- (19) Les autorités polonaises indiquent que le rétablissement de ces exams à compter du 1^{er} février 2021 a pour conséquence qu'un grand nombre de conducteurs de train devront se soumettre aux vérifications périodiques et faire renouveler leur licence dans un laps de temps très court. Cet État membre accuse actuellement un retard important en ce qui concerne les vérifications périodiques qui doivent encore être effectuées, qui se sont accumulées en raison de la suspension des exams médicaux et psychologiques périodiques des conducteurs de train.
- (20) En outre, bien que la possibilité de procéder aux exams médicaux et psychologiques périodiques des conducteurs de train ait été restaurée, le fait que des mesures de distanciation sociale soient toujours en place, de même que la capacité limitée des services médicaux — étant donné qu'une partie du personnel médical de cet État membre a été déplacée pour apporter son aide dans le cadre de la COVID-19 — pose encore des difficultés majeures pour mener à bien ces vérifications.
- (21) Qui plus est, les mêmes mesures ont été appliquées à la formation et à l'examen d'autres membres du personnel ferroviaire, ce qui devrait également entraîner une limitation de la capacité des entités concernées à effectuer les vérifications périodiques des conducteurs de train dans les délais impartis.
- (22) Selon les informations fournies par la Pologne, bien que la pandémie ait évolué favorablement, les mesures d'urgence n'ont pas encore été levées et le virus est toujours considéré comme dangereux. Si la situation actuelle permet une reprise lente de l'économie et un retour progressif à la normale, il existe toujours un risque réel d'une quatrième vague de la maladie, compte tenu notamment de la circulation de nouveaux variants.
- (23) La Pologne affirme que la prolongation des périodes maximales autorisées de six mois demandée est nécessaire compte tenu de l'incertitude qui entoure la situation épidémiologique du pays. Sur la base des informations fournies par cet État membre, une prolongation pour une période inférieure à six mois ne permettrait pas non plus de stabiliser la situation du groupe professionnel des conducteurs de train, ni d'éviter l'accumulation des exams, étant donné que tous les conducteurs ne seront pas en mesure de s'y soumettre dans un délai plus court.
- (24) Sur la base des informations fournies par la Pologne, les systèmes de gestion de la sécurité («SGS»), qui garantissent un niveau de sécurité approprié dans le transport ferroviaire, sont toujours en place au sein de toutes les entreprises ferroviaires et de tous les gestionnaires de l'infrastructure de cet État membre. Ce dernier déclare par ailleurs que toutes les procédures garantissant un niveau élevé de sécurité du trafic ferroviaire dans le cadre des SGS sont inchangées, de sorte qu'il n'est pas possible que la prolongation de la validité des documents en question entraîne une augmentation du risque pour la sécurité du transport ferroviaire. La prolongation demandée ne devrait donc pas entraîner de risques disproportionnés en termes de sécurité et de sûreté des transports.
- (25) Il convient donc d'autoriser la Pologne à prolonger les périodes allant du 1^{er} septembre 2020 au 30 juin 2021 visées à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, et à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.
- (26) La Pologne a accepté que la présente décision soit adoptée et lui soit notifiée en anglais,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Pologne est autorisée à appliquer une prolongation de six mois de la période comprise entre le 1^{er} septembre 2020 et le 30 juin 2021 prévue à l'article 9, paragraphes 1 et 2, à l'article 10, paragraphes 1 et 2, et à l'article 11, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2021/267.

Article 2

La République de Pologne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 juillet 2021.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2021/1365 DE LA COMMISSION**du 11 août 2021****concernant la prorogation de la mesure prise par le ministère croate de la santé autorisant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation du produit biocide Biobor JF conformément à l'article 55, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2021) 5929]***(Le texte en langue croate est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides ⁽¹⁾, et notamment son article 55, paragraphe 1, troisième alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 31 août 2020, le ministère croate de la santé (ci-après l'«autorité compétente») a adopté, conformément à l'article 55, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 528/2012, une décision autorisant, jusqu'au 28 février 2021, la mise à disposition sur le marché et l'utilisation par des utilisateurs professionnels du produit biocide Biobor JF pour le traitement antimicrobien des réservoirs de carburant et des circuits de carburant des aéronefs (ci-après la «mesure»). L'autorité compétente a informé la Commission et les autorités compétentes des autres États membres de la mesure et des motifs qui la justifiaient, conformément à l'article 55, paragraphe 1, deuxième alinéa, dudit règlement.
- (2) Selon les informations fournies par l'autorité compétente, la mesure était nécessaire pour protéger la santé publique. La contamination microbiologique des réservoirs de carburant et des circuits de carburant des aéronefs peut entraîner des dysfonctionnements du moteur de l'aéronef et mettre en danger la navigabilité de ce dernier, donc la mise en péril de la sécurité des passagers et des équipages. La pandémie de COVID-19 et les restrictions de vol qui en ont résulté ont entraîné le stationnement temporaire de nombreux avions. L'immobilité des aéronefs est un facteur aggravant de contamination microbiologique.
- (3) Le Biobor JF contient du 2,2'-(1-méthyltriméthylènedioxy)bis-(4-méthyl-1,3,2-dioxaborinane) (numéro CAS: 2665-13-6) et du 2,2'-oxybis(4,4,6-triméthyl-1,3,2-dioxaborinane) (numéro CAS: 14697-50-8), qui sont des substances actives destinées à être utilisées dans les produits biocides relevant du type de produits 6 en tant que produits de protection des produits pendant le stockage, au sens de l'annexe V du règlement (UE) n° 528/2012. Ces substances actives ne figurant pas à l'annexe II du règlement délégué (UE) n° 1062/2014 de la Commission ⁽²⁾, elles ne sont pas incluses dans le programme de travail pour l'examen systématique de toutes les substances actives existantes contenues dans des produits biocides visé dans le règlement (UE) n° 528/2012. L'article 89 de ce règlement ne s'applique donc pas à ces substances et elles doivent être évaluées et approuvées avant que les produits biocides qui en contiennent puissent également être autorisés à l'échelle nationale.
- (4) Le 3 mars 2021, la Commission a reçu de l'autorité compétente une demande motivée de prorogation de la mesure, introduite conformément à l'article 55, paragraphe 1, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 528/2012. La demande motivée repose, d'une part, sur des préoccupations liées au risque que la contamination microbiologique des réservoirs de carburant et des circuits de carburant des aéronefs puisse continuer à compromettre la sécurité du transport aérien après le 28 février 2021 et, d'autre part, sur l'argument selon lequel le Biobor JF serait essentiel pour lutter contre cette contamination microbiologique.
- (5) Selon les informations fournies par l'autorité compétente, le seul autre produit biocide recommandé par les constructeurs d'avions et de moteurs pour le traitement de la contamination microbiologique (le Kathon™ FP 1.5) a été retiré du marché en mars 2020 en raison de la survenue d'incidents de sécurité après traitement avec ce produit.

⁽¹⁾ JO L 167 du 27.6.2012, p. 1.

⁽²⁾ Règlement délégué (UE) n° 1062/2014 de la Commission du 4 août 2014 relatif au programme de travail pour l'examen systématique de toutes les substances actives existantes contenues dans des produits biocides visé dans le règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil (JO L 294 du 10.10.2014, p. 1).

- (6) Selon l'autorité compétente, un traitement mécanique de la contamination microbiologique des réservoirs de carburant et des systèmes de carburant des aéronefs n'est pas toujours possible, et les procédures recommandées par les fabricants de moteurs exigent un traitement au moyen d'un produit biocide, même lorsqu'un nettoyage mécanique est possible. En outre, le traitement mécanique exposerait les travailleurs à des gaz toxiques et devrait donc être évité.
- (7) Selon les informations dont dispose la Commission, le fabricant du Biobor JF a entamé des démarches en vue d'obtenir une autorisation officielle du produit, et une demande d'approbation des substances actives qu'il contient devrait être présentée à la mi-2022. L'approbation des substances actives et l'autorisation consécutive du produit biocide constitueraient une solution permanente pour l'avenir, mais l'aboutissement de ces procédures devrait prendre un temps certain.
- (8) L'absence de lutte contre la contamination microbiologique des réservoirs de carburant et des circuits de carburant des aéronefs pourrait mettre en péril la sécurité du transport aérien, et ce danger ne peut être maîtrisé de manière adéquate en utilisant un autre produit biocide ni par d'autres moyens. Il convient donc d'autoriser l'autorité compétente à prolonger la mesure.
- (9) La mesure ayant expiré le 28 février 2021, la présente décision devrait avoir un effet rétroactif.
- (10) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent des produits biocides,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le ministère croate de la santé peut proroger jusqu'au 2 septembre 2022 la mesure autorisant la mise à disposition sur le marché pour les utilisateurs professionnels et l'utilisation par ceux-ci du produit biocide Biobor JF pour le traitement antimicrobien des réservoirs de carburant et des circuits de carburant des aéronefs.

Article 2

Le ministère croate de la santé est destinataire de la présente décision.

Celle-ci est applicable à partir du 1^{er} mars 2021.

Fait à Bruxelles, le 11 août 2021.

Par la Commission
Stella KYRIAKIDES
Membre de la Commission

ACTES ADOPTÉS PAR DES INSTANCES CRÉÉES PAR DES ACCORDS INTERNATIONAUX

Seuls les textes originaux de la CEE (ONU) ont un effet légal en vertu du droit public international. Le statut et la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont à vérifier dans la dernière version du document de statut TRANS/WP.29/343 de la CEE (ONU), disponible à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Règlement ONU n° 142 — Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le montage des pneumatiques [2021/1366]

Comprenant tout le texte valide jusqu'à:

Série 01 d'amendements — Date d'entrée en vigueur: 30 septembre 2021

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

TABLE DES MATIÈRES

RÈGLEMENT

1. Champ d'application
2. Définitions
3. Demande d'homologation
4. Homologation
5. Spécifications
6. Modification du type de véhicule et extension de l'homologation
7. Conformité de la production
8. Sanctions pour non-conformité de la production
9. Arrêt définitif de la production
10. Dispositions transitoires
11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des autorités d'homologation de type

ANNEXES

1. Fiche de renseignements
2. Communication
3. Exemples de marques d'homologation

1. CHAMP D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O ⁽¹⁾ en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques.

Il ne s'applique pas aux véhicules dont les conditions d'utilisation ne sont pas compatibles avec les caractéristiques des pneumatiques de classe C1, C2 ou C3 et à l'homologation des véhicules lorsqu'ils sont équipés:

- a) D'un équipement de secours à usage temporaire; et/ou
- b) De pneumatiques pour roulage à plat et/ou d'un système de roulage à plat lorsqu'ils sont utilisés dans ce mode; et/ou
- c) De pneumatiques de mobilité prolongée lorsqu'ils sont utilisés à l'état dégonflé; et/ou
- d) D'un système de contrôle de la pression des pneumatiques.

2. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Règlement, on entend par:

- 2.1. «Type de véhicule en ce qui concerne le montage des pneumatiques», des véhicules qui ne diffèrent pas sur des caractéristiques essentielles comme les types de pneumatiques et la désignation de leurs dimensions minimales et maximales, les dimensions et le déport des roues admis au montage, la vitesse et la capacité de charge maximales admises, et les caractéristiques des passages de roue;
- 2.2. Les pneumatiques sont classés comme suit:
 - a) Pneumatiques de la classe C1 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 30;
 - b) Pneumatiques de la classe C2 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 54 et portant un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un symbole de catégorie de vitesse égal ou supérieur à "N";
 - c) Pneumatiques de la classe C3 – Pneumatiques conformes au Règlement ONU n° 54 et portant:
 - i) Un indice de capacité de charge en montage simple supérieur ou égal à 122; ou
 - ii) Un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un symbole de catégorie de vitesse inférieur ou égal à "M".
- 2.2.1. «Type de pneumatique», une gamme de pneumatiques ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne des éléments essentiels tels que:
 - a) La classe de pneumatiques: C1, C2 ou C3, comme définie dans le Règlement ONU n° 30; et
 - b) Dans le cas des pneumatiques de la classe C1, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies dans le Règlement ONU n° 30;
 - c) Dans le cas des pneumatiques de la classe C2 ou C3, les caractéristiques d'un type de pneumatiques définies dans le Règlement ONU n° 54;
- 2.3. «Désignation de la dimension d'un pneumatique», la désignation de la dimension d'un pneumatique, telle que définie dans le Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et dans le Règlement ONU n° 54 pour les pneumatiques des classes C2 et C3;
- 2.4. «Déport de la roue», la distance entre la face d'appui du moyeu et le plan médian de la jante;
- 2.5. «Structure d'un pneumatique», les caractéristiques techniques de la carcasse d'un pneumatique;
- 2.6. «Pneumatique normal», un pneumatique ou un pneumatique pour roulage à plat, destiné à un usage normal sur route;
- 2.7. «Pneumatique neige», un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement supérieur à celui d'un pneumatique normal en ce qui concerne la motricité et le guidage du véhicule;

(1) Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.7.1. «*Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes*», un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont spécifiquement conçues pour être utilisées dans des conditions d'enneigement extrêmes et qui satisfait aux prescriptions du Règlement ONU n° 117.
- 2.8. «*Pneumatique à usage spécial*», un pneumatique destiné à un usage mixte, tant sur route qu'en tout-terrain, ou à d'autres usages spéciaux. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour assurer initialement et maintenir la motricité et le guidage du véhicule en tout-terrain;
- 2.9. «*Pneumatique pour roulage à plat*», un pneumatique tel que défini dans le Règlement ONU n° 30;
- 2.10. «*Pneumatique de mobilité prolongée*», un pneumatique tel que défini dans le Règlement ONU n° 30.
- 2.11. «*Pneumatique de secours à usage temporaire*», un pneumatique différant de ceux montés sur un véhicule quelconque pour un usage dans des conditions de conduite normales, et prévu uniquement pour un usage temporaire dans des conditions de conduite restreintes;
- 2.12. «*Roue*», une roue complète constituée d'une jante et d'un voile de roue;
- 2.13. «*Roue de secours à usage temporaire*», une roue différant des roues normales du type de véhicule concerné, et prévue uniquement pour un usage temporaire dans des conditions de conduite restreintes;
- 2.14. «*Équipement*», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique;
- 2.15. «*Équipement normal*», un équipement pouvant être monté sur un véhicule pour un fonctionnement normal;
- 2.16. «*Équipement de secours*», un équipement destiné à remplacer un équipement normal en cas de défaillance de ce dernier et qui peut appartenir à l'une des deux catégories ci-après:
- 2.17. «*Équipement de secours standard*», un ensemble constitué d'une roue et d'un pneumatique identique par ses dimensions, son déport et sa structure à celui monté sur le même essieu de la variante ou de la version particulière du véhicule concerné pour un fonctionnement normal. Il est admis toutefois que le matériau de la roue soit différent, ou que les écrous ou boulons servant à fixer la roue soient d'un autre modèle;
- 2.18. «*Équipement de secours à usage temporaire*», un ensemble roue et pneumatique qui ne relève pas de la définition de l'équipement de secours standard mais de l'une des descriptions de l'équipement de secours à usage temporaire tel que défini dans le Règlement ONU n° 64;
- 2.19. «*Symbole de catégorie de vitesse*», un symbole tel que défini dans le Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et dans le Règlement ONU n° 54 pour ceux de la classe C2;
- 2.20. «*Indice de capacité de charge*», un chiffre correspondant à la limite de charge maximale du pneumatique selon la définition du Règlement ONU n° 30 pour les pneumatiques de la classe C1 et du Règlement ONU n° 54 pour ceux de la classe C2;
- 2.21. «*Limite de charge maximale*», la masse maximale que peut porter un pneumatique lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation fixées par le fabricant de pneumatiques.
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques doit être présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle doit être accompagnée des documents mentionnés ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes:

- 3.2.1. Une description du type de véhicule en ce qui concerne les critères mentionnés au paragraphe 5 du présent Règlement.
- 3.3. Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer ou un outil de simulation représentant ledit véhicule doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.
4. HOMOLOGATION
- 4.1. Lorsque le type de véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions de la section 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2. Chaque type homologué reçoit un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres correspondent à la série d'amendements comprenant les principales modifications techniques les plus récentes apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation (actuellement 01 pour le Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements). Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro à un autre type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques.
- 4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est communiqué aux Parties à l'Accord qui appliquent ledit Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle figurant à l'annexe 1. Les photographies et/ou les plans soumis par le demandeur de l'homologation ne doivent pas dépasser le format A4 (210 x 297 mm) ou doivent être pliés à ce format, et doivent être à l'échelle appropriée.
- 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale conforme au modèle décrit à l'annexe 3 et composée:
- 4.4.1. D'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E", suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation ⁽²⁾;
- 4.4.2. Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation, placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.
- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre ou de plusieurs autres Règlements annexés à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros de Règlement et d'homologation et les symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant délivré celle-ci en application du présent Règlement doivent être disposés en colonnes verticales, à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.
- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7. La marque d'homologation doit être placée au voisinage de la plaque du constructeur donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.
- 4.8. On trouvera à l'annexe 3 du présent Règlement un exemple de marque d'homologation.
5. SPÉCIFICATIONS
- 5.1. Prescriptions générales
- 5.1.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.2.4.4, tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.

⁽²⁾ La liste des numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 est reproduite à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 5.1.2. Tout pneumatique monté sur un véhicule, y compris, le cas échéant, tout pneumatique de secours, doit satisfaire aux prescriptions techniques et respecter les dispositions transitoires des Règlements ONU n^{os} 30, 54 et 117, selon le cas.
- 5.2. Prescriptions fonctionnelles
- 5.2.1. Montage des pneumatiques
- 5.2.1.1. Tous les pneumatiques montés comme équipement normal sur le véhicule, à l'exclusion donc de tout équipement de secours à usage temporaire, doivent avoir la même structure.
- 5.2.1.2. Tous les pneumatiques montés comme équipement normal sur un essieu doivent être du même type.
- 5.2.1.3. L'espace dans lequel se trouve la roue doit lui permettre de tourner totalement librement lorsqu'on utilise un pneumatique de la grosseur de boudin maximale et une jante de la largeur maximale admissibles, compte tenu du déport minimal et maximal et des limites minimale et maximale du débattement de la suspension et de la direction déclarés par le constructeur du véhicule. Ce point doit être contrôlé par des vérifications avec des pneumatiques présentant la grosseur de boudin et la largeur maximales, en tenant compte des tolérances dimensionnelles (c'est-à-dire de l'encombrement maximal) applicables à la désignation des dimensions du pneumatique indiquée dans le Règlement pertinent de l'ONU.
- 5.2.1.4. Le service technique et/ou les autorités d'homologation de type peuvent décider d'une autre procédure pour les essais (par exemple des essais virtuels) destinés à vérifier que les prescriptions du paragraphe 5.2.1.3 sont respectées.
- 5.2.2. Capacité de charge
- 5.2.2.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.2.4 du présent Règlement, la limite de charge maximale de chaque pneumatique dont est équipé le véhicule (y compris, le cas échéant, celui de l'équipement de secours standard), telle que déterminée au paragraphe 5.2.2.2 du présent Règlement, doit être:
- 5.2.2.1.1. Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques du même type en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu le plus chargé, telle que déclarée par le constructeur du véhicule;
- 5.2.2.1.2. Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de plus d'un type en montage simple, au moins égale à la moitié de la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu correspondant, telle que déclarée par le constructeur du véhicule;
- 5.2.2.1.3. Dans le cas d'un véhicule équipé de pneumatiques de la classe C1 en montage jumelé, au moins égale à 0,27 fois la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu correspondant, telle que déclarée par le constructeur du véhicule;
- 5.2.2.1.4. Dans le cas d'essieux équipés de pneumatiques de la classe C2 ou C3 en montage jumelé, au moins égale à 0,25 fois, en ce qui concerne l'indice de capacité de charge en usage jumelé, la masse maximale techniquement admissible par essieu pour l'essieu correspondant, telle que déclarée par le constructeur du véhicule.
- 5.2.2.2. La limite de charge maximale d'un pneumatique est déterminée comme suit:
- 5.2.2.2.1. Dans le cas de pneumatiques de la classe C1, est prise en compte la limite de charge maximale visée dans le Règlement ONU n^o 30;
- 5.2.2.2.2. Dans le cas de pneumatiques de la classe C2 ou C3, est pris en compte le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé dans le Règlement ONU n^o 54, qui définit, en fonction des indices de capacité de charge et des symboles de catégorie de vitesse, les variations de charge que doit pouvoir supporter un pneumatique en fonction de la vitesse maximale nominale du véhicule.

- 5.2.2.3. Le constructeur doit communiquer dans le manuel d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen présent sur le véhicule, les informations nécessaires sur des pneumatiques de rechange adéquats disposant d'une capacité de charge appropriée
- 5.2.3. Catégorie de vitesse
- 5.2.3.1. Tout pneumatique dont le véhicule est normalement équipé doit porter un symbole de catégorie de vitesse.
- 5.2.3.1.1. En ce qui concerne les pneumatiques de la classe C1, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule et doit prendre en compte, dans le cas de pneumatiques des catégories de vitesse V, W et Y, la limite de charge maximale déterminée dans le Règlement ONU n° 30.
- 5.2.3.1.2. En ce qui concerne les pneumatiques de la classe C2 ou C3, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule et le rapport charge/vitesse applicable déterminé dans le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé dans le Règlement ONU n° 54.
- 5.2.3.2. Les prescriptions des paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 ne s'appliquent pas dans les cas suivants:
- 5.2.3.2.1. Dans le cas d'équipements de secours à usage temporaire auxquels s'applique le paragraphe 5.2.5 du présent Règlement;
- 5.2.3.2.2. Dans le cas de véhicules normalement équipés de pneumatiques normaux et occasionnellement équipés de pneumatiques neige pour conditions d'enneigement extrêmes (c'est-à-dire portant le symbole alpin (3 pics et flocon de neige)), auquel cas le symbole de catégorie de vitesse du pneumatique neige pour conditions d'enneigement extrêmes doit correspondre à une vitesse supérieure à la vitesse maximale nominale du véhicule ou au moins égale à 160 km/h (ou les deux). Si, cependant, la vitesse maximale nominale du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques neige pour conditions d'enneigement extrêmes montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques neige pour conditions d'enneigement extrêmes montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence. Les autres pneumatiques dotés de dispositifs antidérapants amovibles améliorés (c'est-à-dire portant le symbole M+S, mais pas le symbole alpin (3 pics et flocon de neige)) doivent être conformes aux prescriptions énoncées aux paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 du présent Règlement.
- 5.2.3.2.3. Dans le cas de véhicules équipés de pneumatiques à usage spécial. Si, cependant, la vitesse maximale nominale du véhicule est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques à usage spécial montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques à usage spécial montés sur le véhicule doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.
- 5.2.3.2.4. Dans le cas de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃ équipés d'un dispositif de limitation de vitesse homologué conformément au Règlement ONU n° 89 auquel cas le symbole de catégorie de vitesse des pneumatiques doit être compatible avec la vitesse pour laquelle est réglée la limitation. Toutefois, si la vitesse maximale nominale du véhicule prévue par le constructeur est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.
- 5.2.3.2.5. Dans le cas de véhicules des catégories M1 ou N1 équipés d'un système embarqué assurant une fonction de limitation de vitesse, auquel cas le symbole de catégorie de vitesse des pneumatiques doit être compatible avec la vitesse pour laquelle est réglée la limitation.

Toutefois, si la vitesse maximale nominale du véhicule prévue par le constructeur est supérieure à la vitesse correspondant au symbole de catégorie de vitesse le plus bas des pneumatiques montés sur le véhicule, une étiquette de mise en garde indiquant la valeur la plus basse de la capacité de vitesse maximale des pneumatiques doit être apposée à l'intérieur du véhicule à un endroit bien visible, de manière que le conducteur puisse la voir facilement et en permanence.

5.2.3.3. Le constructeur doit communiquer dans le manuel d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen présent sur le véhicule, les informations nécessaires concernant des pneumatiques de rechange adéquats disposant d'une capacité de charge appropriée.

5.2.4. Cas particuliers

5.2.4.1. Dans le cas de véhicules des catégories M_1 et N_1 conçus pour pouvoir tracter une remorque, la charge supplémentaire appliquée au dispositif d'attelage de la remorque peut causer un dépassement de la capacité de charge maximale des pneumatiques arrière du véhicule dans le cas de pneumatiques de la classe C1, dépassement qui ne peut excéder 15 %. Le manuel d'utilisation du véhicule ou les autres moyens de communication visés au paragraphe 5.2.3.3 doivent contenir des informations claires et des conseils sur la vitesse maximale autorisée du véhicule lors du tractage d'une remorque, qui ne devra en aucun cas dépasser 100 km/h, et sur la pression des pneumatiques arrière du véhicule, qui devra en pareil cas être supérieure d'au moins 20 kPa (0,2 bar) à la pression des pneumatiques recommandée pour une utilisation normale (c'est-à-dire sans remorque).

5.2.4.2. Dans le cas des remorques des catégories O_1 et O_2 , ayant une vitesse maximale nominale inférieure ou égale à 100 km/h et équipées de pneumatiques de classe C1 en montage simple, la limite de charge maximale de chaque pneumatique doit être au moins égale à 0,45 fois la masse maximale par essieu techniquement admissible pour l'essieu le plus chargé, telle que déclarée par le constructeur de la remorque. Pour les pneumatiques en montage jumelé, ce facteur doit être au moins égal à 0,24. Dans ces cas, une étiquette de mise en garde indiquant la capacité de vitesse maximale du véhicule doit être apposée de manière permanente et durable à proximité du dispositif d'attelage avant de la remorque.

5.2.4.3. Dans le cas de certains véhicules spéciaux, énumérés ci-dessous, qui sont équipés de pneumatiques de la classe C2 ou C3, le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé au paragraphe 5.2.2.2 ne s'applique pas. La limite de charge maximale du pneumatique à comparer à la charge maximale techniquement admissible par essieu (voir les paragraphes 5.2.2.1.2 à 5.2.2.1.4) doit alors être déterminée en multipliant la charge correspondant à l'indice de capacité de charge par un coefficient approprié, qui dépendra du type de véhicule et de son utilisation, plutôt que de sa vitesse maximale nominale, et les prescriptions des paragraphes 5.2.3.1.1 et 5.2.3.1.2 du présent Règlement ne s'appliquent pas.

Les coefficients appropriés sont les suivants:

5.2.4.3.1. 1,15 dans le cas d'un véhicule de la classe I ou de la classe A (M_2 ou M_3), conformément au Règlement ONU n° 107.

5.2.4.3.2. 1,10 dans le cas des véhicules de la catégorie N spécifiquement conçus pour être utilisés sur de courtes distances en milieu urbain et périurbain, tels que les balayeuses et les véhicules de ramassage des ordures, pour autant que la vitesse maximale nominale du véhicule ne dépasse pas 60 km/h.

5.2.4.4. Dans des cas exceptionnels, où un véhicule est conçu pour des conditions d'utilisation incompatibles avec les caractéristiques des pneumatiques des classes C1, C2 ou C3 et où il est donc nécessaire de monter des pneumatiques présentant des caractéristiques différentes, les prescriptions du paragraphe 5.1.1 du présent Règlement ne s'appliquent pas, à condition que toutes les conditions suivantes soient remplies:

5.2.4.4.1. Les pneumatiques sont homologués conformément au Règlement ONU n° 75 ou au Règlement ONU n° 106; et

5.2.4.4.2. L'autorité d'homologation de type et le service technique jugent que les pneumatiques montés sont appropriés aux conditions d'utilisation du véhicule. La nature de la dérogation et le motif de l'acceptation doivent être indiqués dans le procès-verbal d'essai ainsi que dans les observations de la fiche de renseignements de l'annexe 2.

5.2.5. Roues et pneumatiques de secours

5.2.5.1. Dans les cas où un véhicule est pourvu d'un équipement de secours, celui-ci doit être l'un des équipements suivants:

5.2.5.1.1. Un équipement de secours standard, de la même taille que les pneumatiques effectivement montés sur le véhicule.

Si le véhicule est équipé de pneumatiques de différentes tailles, la taille du pneumatique de l'équipement de secours standard doit correspondre à l'une de ces tailles. Cela doit être clairement indiqué dans le manuel d'utilisation du véhicule, ou par tout autre moyen de communication présent dans le véhicule.

5.2.5.1.2. Un équipement de secours à usage temporaire adapté au véhicule. Toutefois, les véhicules ne faisant pas partie des catégories M₁, N₁, M₂, M₃ (masse maximale en charge inférieure ou égale à 7 500 kg) ou N₂ (masse maximale en charge inférieure ou égale à 7 500 kg) ne doivent pas être équipés d'un équipement de secours à usage temporaire.

5.2.5.2. Tout véhicule équipé d'un équipement de secours à usage temporaire ou de pneumatiques pour roulage à plat doit être conforme aux dispositions techniques et transitoires du Règlement ONU n° 64 en ce qui concerne les prescriptions relatives aux véhicules munis d'équipements de secours à usage temporaire et de pneumatiques pour roulage à plat.

Si des précautions particulières doivent être prises pour le montage d'un équipement de secours à usage temporaire sur le véhicule (c'est-à-dire que l'équipement de secours à usage temporaire doit seulement être monté sur l'essieu avant et donc qu'un équipement avant standard doit d'abord être monté sur l'essieu arrière pour corriger la défektivité d'un équipement arrière standard) cela doit être clairement indiqué dans le manuel d'utilisation du véhicule ou par tout autre moyen de communication situé sur le véhicule, et la conformité avec les points pertinents du paragraphe 5.2.1.3 du présent Règlement doit être vérifiée.

6. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION

6.1. Toute modification du type de véhicule doit être portée à la connaissance de l'autorité d'homologation de type ayant délivré l'homologation correspondante. Celle-ci peut alors:

- a) Décider, en consultation avec le constructeur, qu'il convient de délivrer une nouvelle homologation de type; ou
- b) Appliquer la procédure prévue au paragraphe 6.1.1 (Révision) et, le cas échéant, la procédure prévue au paragraphe 6.1.2 (Extension).

6.1.1. Révision

Lorsque des caractéristiques consignées dans le dossier d'information de l'annexe 1 ont changé et que l'autorité d'homologation de type considère que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences défavorables notables, et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions, la modification est considérée comme une révision.

En pareil cas, l'autorité d'homologation publie les pages révisées du dossier d'information de l'annexe 1, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature de la modification et la date de nouvelle publication. Une version récapitulative actualisée du dossier d'information de l'annexe 1, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette condition.

6.1.2. Extension

La modification est considérée comme une extension si, outre les modifications apportées aux caractéristiques consignées dans le dossier d'information de l'annexe 1:

- a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires; ou
- b) Une information figurant dans la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée; ou
- c) L'homologation est demandée au titre d'une série d'amendements ultérieure après l'entrée en vigueur de celle-ci.

- 6.2. La confirmation ou le refus de l'homologation, avec l'indication des modifications, est notifié aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement selon la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'homologation et des procès-verbaux d'essai, annexée à la fiche de communication de l'annexe 1, doit être modifiée en conséquence de manière que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente.
- 6.3. L'autorité d'homologation qui délivre l'extension doit attribuer un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension.
7. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 7.1. Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent être celles qui sont définies à l'article 2 et à l'annexe 1 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), et satisfaire aux prescriptions suivantes:
- 7.2. Tout véhicule homologué en application du présent Règlement doit être construit de façon à être conforme au type homologué et satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 ci-dessus;
- 7.3. L'autorité d'homologation de type peut à tout moment vérifier que les méthodes de contrôle de la conformité sont appliquées correctement dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications est d'une fois tous les deux ans.
8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 8.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les prescriptions énoncées au paragraphe 7 ne sont pas respectées.
- 8.2. Lorsqu'une Partie contractante retire une homologation qu'elle avait accordée, elle en avise immédiatement les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement par l'envoi d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1.
9. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION
- Lorsque le titulaire de l'homologation interrompt définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué en vertu du présent Règlement, il doit en informer l'autorité d'homologation, qui, à son tour, en avisera immédiatement les autres Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement par l'envoi d'une fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1.
10. DISPOSITIONS TRANSITOIRES
- 10.1. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 10.2. À compter du 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 6 juillet 2022.
- 10.3. Jusqu'au 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 6 juillet 2022.
- 10.4. À compter du 6 juillet 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 10.5. Nonobstant les dispositions transitoires énoncées ci-dessus, les Parties contractantes qui commenceront à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne seront pas tenues de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, leur seule obligation étant de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de la série 01 d'amendements.

- 10.6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 10.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules ou les systèmes pour véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements.
- 10.7. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ⁽³⁾.
- 10.8. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations établies conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement³.
11. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES AUTORITÉS D'HOMOLOGATION DE TYPE
- Les Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement doivent communiquer au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et ceux des autorités d'homologation de type auxquels doivent être envoyées les fiches de communication concernant l'octroi, l'extension, le refus ou le retrait d'une homologation.
-

⁽³⁾ Note du secrétariat: la formulation a été modifiée conformément à la décision que le WP.29 a prise à sa session de novembre 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 92 et 93, et document informel WP.29-182-11).

ANNEXE 1

[Format maximal: A4 (210 mm × 297 mm)]

Fiche de renseignements

conformément au Règlement ONU relatif au montage des pneumatiques

1. Généralités
 - 1.1. Marque (raison sociale du constructeur):
 - 1.2. Type:
 - 1.2.1. Nom(s) commercial/commerciaux, le cas échéant:
 - 1.3. Moyen d'identification du type, si indiqué sur le véhicule ⁽¹⁾:
 - 1.3.1. Emplacement du marquage:
 - 1.4. Catégorie du véhicule ⁽²⁾:
 - 1.5. Nom et adresse du constructeur:
 - 1.6. Nom(s) et adresse(s) du ou des atelier(s) de montage:
 - 1.7. Nom et adresse du mandataire du constructeur, le cas échéant:
2. Caractéristiques générales de construction du véhicule
 - 2.1. Photos et/ou dessins d'un véhicule type:
 - 2.2. Nombre d'essieux et de roues:
 - 2.2.1. Nombre et emplacement des essieux à pneumatiques en montage jumelé:
 - 2.2.2. Nombre et emplacement des essieux directeurs:
 - 2.2.3. Essieux moteurs (nombre, emplacement, interconnexion):
3. Masses et dimensions ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
 - 3.1. Voie et largeur des essieux
 - 3.1.1. Voie de chaque essieu directeur ⁽⁵⁾:
 - 3.1.2. Voie de tous les autres essieux ⁽⁵⁾:

⁽¹⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicules, de composants ou d'entités techniques couverts par la présente fiche de renseignements, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole "??" (par exemple ABC??123??).

⁽²⁾ Telle que définie dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par.2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

⁽³⁾ Pour un modèle comportant une version avec une cabine normale et une version avec couchette, donner les dimensions et masses dans les deux cas.

⁽⁴⁾ Norme ISO 612:1978 – Véhicules routiers – Dimensions des automobiles et véhicules tractés – Dénominations et définitions.

⁽⁵⁾ Norme ISO 612:1978, terme n° 6.5.

- 3.1.3. Largeur de l'essieu arrière le plus large:
- 3.1.4. Largeur de l'essieu avant (mesurée entre les extrémités des pneumatiques, sans tenir compte de leur renflement à proximité du sol):
- 3.2. Masse en charge maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾:
- 3.3. Masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu:
- 3.4. Le véhicule est/n'est pas ⁽⁸⁾ apte au remorquage de charges
- 3.5. Vitesse maximale nominale du véhicule (en km/h) ⁽⁹⁾:
- 4. Suspension
- 4.1. Pneumatiques et roues
- 4.1.1 Combinaison(s) pneumatique/roue ⁽¹⁰⁾
 - a) Pour les pneumatiques, indiquer:
 - La classe des pneumatiques (C1/ C2/ C3) ⁽⁸⁾
 - La désignation de la ou des dimension(s):
 - L'indice de capacité de charge ⁽⁷⁾:
 - Le symbole de catégorie de vitesse ⁽⁷⁾:
 - b) Pour les roues, indiquer la ou les dimension(s) des jantes et le(s) déport(s):
- 4.1.2. Essieux
 - 4.1.2.1. Essieu 1:
 - 4.1.2.2. Essieu 2:
 - etc.
- 4.1.3. Pression(s) des pneumatiques recommandée(s) par le constructeur du véhicule (en kPa), en fonction de la charge du véhicule:
- 4.1.4. Description du/des dispositif(s) antidérapant(s) amovible(s) ainsi que de la ou des combinaison(s) pneumatique/roue sur l'essieu avant et/ou l'essieu ou les essieux arrière admises sur le type de véhicule, selon les recommandations du constructeur:
- 4.1.5. Description succincte de l'équipement de secours à usage temporaire (s'il existe):
- 4.1.6. Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé):

⁽⁶⁾ Pour les remorques ou semi-remorques et pour les véhicules attelés à une remorque ou à une semi-remorque exerçant une pression verticale notable sur le dispositif d'attelage ou sur la sellette d'attelage, cette valeur, divisée par la valeur normale de la gravité, est incluse dans la masse maximale techniquement admissible.

⁽⁷⁾ Indiquer les valeurs maximale et minimale pour chaque variante.

⁽⁸⁾ Biffer la mention inutile.

⁽⁹⁾ Dans le cas des véhicules à moteur, si leur constructeur permet que certaines fonctions de contrôle soient modifiées (par exemple au moyen d'équipements logiciels ou matériels ou de mises à niveau, ou par sélection, activation ou désactivation) avant ou après la mise en service du véhicule, et s'il en résulte une augmentation de la vitesse maximale du véhicule, la vitesse maximale pouvant être atteinte grâce à l'ajustement de ces fonctions de contrôle doit être déclarée.

⁽¹⁰⁾ Pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse nominale maximale dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies.

- 5. Carrosserie
 - 5.1. Passages de roue
 - 5.1.1. Description succincte des passages de roue du véhicule:
 - 6. Divers
 - 6.1. Dispositifs limiteurs de vitesse
 - 6.1.1. Fabricant(s):
 - 6.1.2. Type(s):.....
 - 6.1.3. Numéro(s) d'homologation de type, le cas échéant:
 - 6.1.4. Vitesse ou gamme de vitesses sur lesquelles le limiteur de vitesse peut être réglé: km/h
-

ANNEXE 2

Communication

[Format maximal: A4 (210 × 297 mm)]



Émanant de: Nom de l'administration

.....
.....

- concernant ^(?): Délivrance d'une homologation
- Extension d'homologation
- Refus d'homologation
- Retrait d'homologation
- Arrêt définitif de la production

d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

Homologation n°: Extension n°:

Section I

1. Marque (raison sociale du constructeur):
2. Type:
- 2.1. Nom commercial (le cas échéant):
3. Moyen d'identification du type, s'il figure sur le véhicule ^(?):
- 3.1. Emplacement de ce marquage:
4. Catégorie du véhicule ⁽⁴⁾:
5. Nom et adresse du constructeur:
6. Nom(s) et adresse(s) de l'atelier/des ateliers de montage:
7. Le cas échéant, nom et adresse du mandataire du constructeur:

Section II

1. Informations complémentaires: voir l'additif ci-dessous

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

⁽²⁾ Biffer les mentions inutiles.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicules, de composants ou d'entités techniques couverts par la présente fiche de renseignement, il importe de les indiquer dans la documentation au moyen du symbole "?" (par exemple ABC??123??).

⁽⁴⁾ Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2). www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2. Service technique chargé des essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Observations (le cas échéant): voir l'additif
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:
9. Dossier d'information (le cas échéant):

Additif à la fiche de communication n° ...

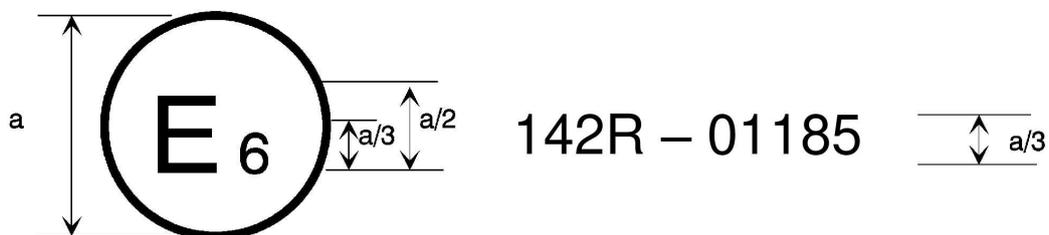
concernant l'homologation de type d'un véhicule en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques

1. Informations complémentaires
 - 1.1. Description succincte du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, ses formes et ses matériaux constitutifs:
 - 1.2. Combinaison(s) pneumatique (C1/ C2/ C3)²/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue):
 - 1.3. Symbole de la catégorie minimale de vitesse compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule (pour chaque variante) (pour les pneumatiques portant l'inscription ZR devant le code de diamètre de jante, destinés à être montés sur des véhicules dont la vitesse maximale nominale dépasse 300 km/h, des informations équivalentes doivent être fournies):
 - 1.4. Indice de capacité de charge minimale compatible avec la masse maximale techniquement admissible sur chaque essieu (pour chaque variante) (le cas échéant, ajusté conformément au paragraphe 5.2.2.2 du présent Règlement):
 - 1.5. Combinaison(s) pneumatique (C1/ C2/ C3)²/roue (y compris dimension du pneumatique, dimension de la jante et déport de la roue) à utiliser avec le ou les dispositifs antidérapants amovibles:
2. Véhicule de catégorie M₁ apte/non apte² au remorquage de charges et pour lequel la limite de charge des pneumatiques arrière est dépassée de ... %.
3. Véhicule homologué/non homologué² conformément au Règlement ONU n° 64 et/ou n° 141² en ce qui concerne son équipement de secours à usage temporaire de type 1/2/3/4/5².
4. Véhicule homologué/non homologué² conformément au Règlement ONU n° 64 et/ou n° 141² en ce qui concerne son système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS).
 - 4.1. Description succincte du système de contrôle de la pression des pneumatiques (TPMS) (si le véhicule en est équipé):

ANNEXE 3

Exemples de marques d'homologation

(voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce véhicule a été homologué en Belgique (E6) en ce qui concerne le montage de ses pneumatiques, conformément au Règlement ONU n° 142. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 142 tel que modifié par la série 01 d'amendements.

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



Office des publications
de l'Union européenne
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR