

COM(2018) 286 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 23 mai 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 23 mai 2018

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009

E 13064

Bruxelles, le 17 mai 2018
(OR. en)

9006/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0145 (COD)**

ENT 90
IND 135
MI 352
ENV 306
TRANS 201
CODEC 779
IA 132

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	17 mai 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 286 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) no 661/2009

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 286 final.

p.j.: COM(2018) 286 final



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009

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

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les mutations technologiques touchent tous les secteurs de la société et de l'économie et transforment la vie des citoyens de l'UE. Le transport n'est pas épargné par cette tendance. Les nouvelles technologies sont en train de changer radicalement le paysage de la mobilité. Dans ce contexte, l'UE et son industrie doivent relever le défi de devenir un leader mondial en matière d'innovation, de numérisation et de décarbonation. Afin d'assurer que les politiques de mobilité de l'UE reflètent ces priorités stratégiques, la Commission a dès lors adopté une approche globale sous la forme de trois paquets sur la mobilité s'inscrivant dans le cadre de la stratégie intitulée «L'Europe en mouvement».

Dans le prolongement de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux paquets sur la mobilité en mai et novembre 2017¹. Ces paquets définissent un programme constructif mettant en œuvre la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et garantissant une transition sans heurts vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous. La Commission européenne invite le Parlement européen et le Conseil à veiller à une adoption rapide de ces propositions.

La présente initiative fait partie du troisième paquet sur la mobilité consacré à «L'Europe en mouvement», qui met en application la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017, et vise à compléter le processus devant permettre à l'Europe de tirer pleinement parti de la modernisation de la mobilité. Il est essentiel que le système de mobilité de demain soit sûr, propre et efficace pour tous les citoyens de l'UE. L'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive et les emplois européens plus sûrs, ainsi que de parvenir à une plus grande propreté et à une meilleure adaptation à l'impératif de la lutte contre le changement climatique. Cela nécessitera un engagement sans réserve de la part de l'UE, des États membres et des parties prenantes, y compris en ce qui concerne le renforcement des prescriptions relatives aux dispositifs de sécurité dans les véhicules routiers.

La sécurité routière est une question paneuropéenne qui fait l'objet d'une approche intégrée. Les politiques s'articulent généralement autour de trois piliers: les usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes), les véhicules et les infrastructures.

Au cours des dernières décennies, la sécurité routière s'est sensiblement améliorée. Cependant, les progrès réalisés dans la réduction des taux de mortalité routière marquent le pas depuis quelques années. D'après les statistiques de l'UE, il n'y a pas eu de baisse significative du nombre de décès sur les routes de l'Union depuis 2013². Alors que certains États membres continuent de faire des progrès considérables chaque année, d'autres enregistrent même des augmentations du nombre de décès conduisant à une stagnation des taux de mortalité routière à l'échelle de l'UE.

Un cadre révisé mieux adapté aux changements de la mobilité résultant des tendances sociétales (p. ex. davantage de cyclistes et de piétons, vieillissement de la société) et des

¹ COM(2017) 283 final et COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

évolutions technologiques est nécessaire. En l'absence de nouvelles initiatives concernant la sécurité routière en général, les effets en termes de sécurité produits par l'approche actuelle ne pourront sans doute plus compenser la hausse des volumes de trafic. La complexité de la situation exige un ajustement dynamique des politiques qui prenne en compte, de manière cohérente et efficace, les défis majeurs dans tous les domaines des politiques de sécurité routière. En termes de sécurité des véhicules, cela implique de rendre obligatoire un large éventail de mesures de sécurité avancées en tant qu'équipement standard pour les catégories de véhicules pertinentes et d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les personnes âgées ou de petite taille.

La présente proposition s'attaque au problème principal de la persistance d'un nombre élevé d'accidents de la route, qui, à son tour, se traduit par un nombre élevé de décès et de blessures graves, et prévoit des mesures pour accroître la sécurité au niveau des véhicules, de telle sorte à soit éviter les accidents et donc diminuer leur nombre, soit réduire la gravité des accidents non évités et limiter ainsi le nombre de décès et de blessures graves. Elle doit être considérée en étroite relation avec d'autres initiatives faisant partie du troisième paquet sur la mobilité, telles que, par exemple, les modifications proposées à la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières³. Ces initiatives visent, elles aussi, à contribuer à la réduction du nombre de décès et de blessures sur les routes de l'UE et, par conséquent, elles partagent un horizon commun et entretiennent des relations les unes avec les autres. En outre, certains systèmes embarqués à bord des véhicules, tels que le système de maintien de la trajectoire et le système d'adaptation intelligente de la vitesse, sont tributaires d'une infrastructure routière bien entretenue (marquage routier, panneaux de signalisation et caméras). Les propositions relatives à la sécurité des infrastructures routières et à la sécurité des véhicules se complètent donc mutuellement dans certains domaines et permettent aux systèmes embarqués de réaliser pleinement leur potentiel en matière de sécurité.

Par ailleurs, le cadre global pour la sécurité des véhicules et des infrastructures doit tenir compte des évolutions dans le domaine de la conduite connectée et automatisée, dont le rythme est soutenu. Il existe dès lors également un lien étroit avec la stratégie de la Commission relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C)⁴ et avec la proposition d'une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur⁵. Afin d'être prêts pour l'avenir, les véhicules doivent non seulement être prêts pour les nouvelles évolutions technologiques dans le domaine des infrastructures, mais également ouvrir la voie et préparer le terrain pour permettre la conduite entièrement automatisée. Pour cette raison, le fait de rendre obligatoires, dès aujourd'hui, des dispositifs de sécurité avancés sur les véhicules aidera les conducteurs à s'habituer progressivement aux nouveaux dispositifs, tout en renforçant la confiance et l'acceptation de l'opinion publique vis-à-vis de la transition vers la conduite autonome.

La proposition est également pleinement conforme aux conclusions du Conseil sur la base de la déclaration de La Valette, dans laquelle les ministres des transports ont réaffirmé leur

³ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, JO L 167 du 30.4.2004, p. 39–91.

⁴ Communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée» (COM/2016/0766 final).

⁵ Communication de la Commission intitulée «En route vers la mobilité automatisée: une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur» (COM/2018/283).

détermination à améliorer la sécurité routière⁶ et ont notamment invité la Commission à renforcer la protection des usagers de la route, et en particulier des usagers de la route vulnérables, en veillant au déploiement de nouveaux dispositifs de sécurité pour les véhicules.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La directive 2007/46/CE⁷ (qui sera remplacée par un règlement applicable à partir du 1^{er} septembre 2020⁸) établit des prescriptions harmonisées en matière de sécurité et de protection de l'environnement auxquelles les véhicules à moteur doivent satisfaire avant d'être mis sur le marché intérieur et, partant, elle facilite la libre circulation des véhicules. Elle fournit un cadre au sein duquel une multitude d'actes réglementaires distincts comportant des prescriptions techniques spécifiques pour les différents types de véhicules s'appliquent.

Dans ce contexte, le règlement sur la sécurité générale des véhicules (RSG)⁹, le règlement sur la protection des piétons (RPP)¹⁰ et le règlement sur la sécurité de l'hydrogène (RSH)¹¹ sont des actes réglementaires distincts au sein de la procédure de réception UE par type. Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne de nombreux éléments ayant trait à la sécurité et à la protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau de l'Union, afin d'éviter que les prescriptions diffèrent d'un État membre à l'autre et de garantir un niveau élevé des normes de santé et de sécurité dans l'ensemble de l'UE.

L'article 17 du RSG et l'article 12 du RPP exigent tous deux que la Commission assure un suivi des évolutions techniques dans le domaine des technologies de sécurité renforcée et qu'elle envisage l'extension éventuelle du champ d'application des dispositifs de sécurité actuels des véhicules à d'autres/toutes les catégories de véhicules, en rendant obligatoires de nouveaux dispositifs de sécurité avancés dans le cadre d'une mise à jour de la législation de l'Union et en améliorant la protection des usagers vulnérables de la route.

Conformément aux exigences susmentionnées, la présente proposition prévoit les ajustements nécessaires pour adapter la législation actuelle de l'Union au progrès technique et, en même temps, introduit, pour les véhicules, de nouveaux dispositifs de sécurité ayant un fort potentiel pour sauver des vies sur les routes.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

⁷ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁸ COM (2016) 31 final.

⁹ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.

¹⁰ Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE, JO L 35 du 4.2.2009, p. 1.

¹¹ Règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE, JO L 35 du 4.2.2009, p. 32.

La proposition est également cohérente avec le règlement (UE) 2015/758¹², qui impose, à partir du 31 mars 2018, que tous les nouveaux types de voitures particulières et de camionnettes soient équipés d'un système eCall, qui, en cas d'accident grave, compose automatiquement le 112, numéro d'appel d'urgence unique européen. Selon les estimations, le système eCall pourrait réduire les délais d'intervention des services d'urgence et sauver jusqu'à 2 500 vies par année. Tandis que le service eCall contribue à atténuer les conséquences des accidents graves de la circulation dans l'UE, la présente proposition vise à éviter les accidents de la route ou à réduire la gravité des accidents non évités afin d'abaisser le nombre de décès et de blessures graves.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

De manière plus générale, la présente proposition contribuera, d'une part, aux priorités liées à la croissance, à l'emploi et à l'investissement dans l'Union, en encourageant les innovations les plus efficaces et en maintenant des emplois de qualité en Europe, et, d'autre part, à la numérisation du marché intérieur par la promotion de dispositifs de sécurité considérés comme des technologies génériques clés pour favoriser et soutenir le déploiement à grande échelle de véhicules automatisés dans l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente initiative est l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union. Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière satisfaisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

Les prescriptions techniques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne de nombreux éléments ayant trait à la sécurité et à la protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau de l'Union et une action de la part des seuls États membres compromettrait l'ensemble du système de réception par type des véhicules. Une action de l'Union s'impose en raison de la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique et permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition, car elle évitera une possible fragmentation du marché intérieur et améliorera la sécurité et les performances environnementales des véhicules. La proposition est dès lors conforme au principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

Comme le montre l'analyse d'impact, la proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de réduire le nombre de décès sur les routes de l'Union, tout en assurant le bon fonctionnement du marché intérieur et en offrant un degré élevé de sécurité publique et de protection de l'environnement.

¹² Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE, JO L 123 du 19.5.2015, p. 77.

La présente proposition reflète les normes de sécurité les plus élevées pour tous les véhicules, y compris les véhicules utilitaires légers (catégorie N1), pour lesquels les coûts de l'option stratégique privilégiée (option 3) dépassent quelque peu les avantages. Dans ce cas, des considérations supplémentaires entrent toutefois en ligne de compte, telles que la nécessité de veiller à la cohérence des politiques, de garantir des conditions équitables pour tous les constructeurs automobiles sur le marché intérieur et d'éviter l'exposition des travailleurs à des risques plus élevés, ainsi que la possibilité pour les constructeurs d'abaisser les coûts grâce à des économies d'échelle et le fait que les véhicules utilitaires légers partagent souvent la plateforme et d'autres éléments avec les voitures particulières. Par ailleurs, étant donné qu'un délai est accordé aux constructeurs pour leur permettre de s'adapter aux nouvelles prescriptions, la présente proposition est considérée comme proportionnée.

En outre, la proposition prévoit une simplification de l'environnement réglementaire, qui réduira les coûts administratifs supportés par les autorités nationales et l'industrie. Il est également conclu dans l'analyse d'impact que les mesures envisagées n'auront pas d'incidence majeure sur les PME (voir section 6.3).

- **Choix de l'instrument**

Vu que la proposition concerne trois règlements portant sur des domaines connexes – la sécurité générale des véhicules, la protection des piétons et la sécurité de l'hydrogène –, l'instrument choisi est également un règlement. Compte tenu des modifications substantielles proposées, du fait que les dispositions du RPP et du RSH sont, dans une large mesure, dépassées et doivent être remplacées par les règlements correspondants de l'ONU (n^{os} 127 et 134), ainsi que de la volonté de poursuivre la simplification de la législation, il a paru approprié de proposer un nouvel acte juridique pour remplacer et abroger, dans leur ensemble, les trois règlements et leurs mesures d'exécution obsolètes.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Le règlement sur la sécurité générale n'a pas fait l'objet d'une évaluation ex post.

- **Consultation des parties intéressées**

La consultation publique officielle de la Commission sur la proposition a eu lieu du 31 juillet au 22 octobre 2017 et a été précédée des consultations ciblées supplémentaires suivantes:

- une participation générale des parties intéressées en juillet 2014 dans le cadre de la 124^e réunion du groupe de travail sur les véhicules à moteur (groupe d'experts de la Commission associant les acteurs publics et privés concernés);
- une consultation de suivi ciblée (en face-à-face) avec les parties intéressées organisée sur deux jours en octobre 2014;
- lors de la 131^e réunion du groupe de travail sur les véhicules à moteur, tenue le 16 février 2016, la Commission a présenté aux États membres et aux parties intéressées un ensemble de 19 mesures possibles qui pourraient être prises en considération pour la révision du RSG et du RPP;
- en novembre 2016, une nouvelle consultation intensive des parties intéressées a eu lieu (72 participants représentant 32 universitaires/organismes de recherche, organisations de promotion de la sécurité, constructeurs de véhicules, fournisseurs de

l'industrie automobile, administrations publiques locales/nationales et autres experts compétents).

Les principaux objectifs de ces vastes consultations étaient, d'une part, de faire connaître aux parties intéressées les points de vue de la Commission sur la voie à suivre en ce qui concerne la sécurité des véhicules et, d'autre part, de présenter à toutes les parties intéressées, de la manière la plus transparente possible, l'ensemble des données, des paramètres, des avis d'experts et de leurs sources qui constitueraient l'épine dorsale de l'analyse d'impact en termes d'ensembles de données, en particulier pour ce qui est des taux d'adoption volontaire des systèmes de sécurité des véhicules, du coût des technologies, de l'efficacité des technologies et de la population cible des victimes d'accidents de la circulation. Ces consultations ont également permis aux parties intéressées d'évaluer les données clés utilisées et de les valider comme étant suffisamment fiables, pertinentes et actuelles. Le résultat des consultations a ensuite servi de base pour l'élaboration de la proposition et de l'analyse d'impact qui l'accompagne.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

En mars 2015, la Commission a publié une étude sur les avantages et la faisabilité d'une série de nouvelles technologies et de mesures non réglementées dans le domaine de la sécurité des occupants des véhicules et de la protection des usagers vulnérables de la route¹³, dans le contexte de la révision prévue du RSG et du RPP. L'étude donne un aperçu d'une cinquantaine de mesures de sécurité disponibles qui pourraient contribuer à réduire davantage le nombre de décès et de blessures sur les routes (y compris des rapports avantages/coûts).

En décembre 2016, la Commission a publié un rapport au Parlement européen et au Conseil intitulé «Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union»¹⁴. Le document de travail des services de la Commission accompagnant ce rapport¹⁵ identifie et propose 19 mesures réglementaires possibles qui seraient efficaces pour réduire encore davantage le nombre d'accidents et de victimes d'accidents de la route.

En vue de l'élaboration de l'analyse d'impact pour la présente initiative, la Commission a publié, en mai 2017, une seconde étude portant sur une analyse approfondie de la rentabilité des mesures et dispositifs identifiés concernant la voie à suivre en matière de sécurité des véhicules de l'UE et contenant une évaluation plus détaillée du rapport coûts-avantages/efficacité pour les 19 mesures réglementaires possibles sélectionnées¹⁶.

¹³ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Rapport sur le suivi et l'évaluation des dispositifs de sécurité avancés pour les véhicules, leur rentabilité et leur faisabilité aux fins de la révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et du règlement relatif à la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route (COM (2016) 787 final).

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>.

¹⁶ GSR 2, TRL, mai 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>.

- **Analyse d'impact**

L'initiative est étayée par une analyse d'impact qui a reçu un avis positif assorti de réserves après avoir été examinée, le 17 janvier 2018, par le comité d'examen de la réglementation (CER). Les réserves du CER portaient sur trois aspects principaux:

- le CER a estimé que le rapport d'analyse d'impact ne délimitait pas suffisamment la contribution escomptée de la présente initiative au sein de l'approche globale de la sécurité routière pour un système sûr et qu'il n'expliquait pas bien les relations et la complémentarité avec l'initiative parallèle relative à la sécurité des infrastructures routières;

- le CER a aussi indiqué qu'il n'existait aucune cohérence entre le problème (stagnation dans la réduction du nombre de décès sur les routes), ses facteurs sous-jacents, les objectifs de l'initiative et la conception des options;

- le CER a attiré l'attention sur le fait que le rapport manquait encore de clarté sur le mode de sélection des mesures individuelles et sur l'estimation de leurs coûts et avantages, ainsi que sur le rôle et les avis des parties intéressées dans ce processus.

L'avis du CER a également noté l'importance de la dimension REFIT de l'initiative et la nécessité de fournir des explications plus détaillées sur la préférence accordée à l'option stratégique 3 pour les véhicules utilitaires légers.

Les ajouts suivants ont été effectués dans l'analyse d'impact finale afin de tenir compte de ces réserves:

- des précisions sur les relations et la complémentarité de la présente initiative avec l'initiative parallèle relative à la sécurité des infrastructures routières sont fournies dans la section 1.4;

- les initiatives sont placées dans le contexte de l'approche de référence commune, en expliquant leurs contributions respectives aux objectifs communs et les méthodologies des études qui les sous-tendent, de manière à montrer comment la prévention du double comptage est assurée (des détails sont fournis dans la section 2.1 et à l'annexe 4);

- des détails sur l'approche pour un système sûr, ainsi que davantage de raisons pouvant expliquer la stagnation dans la réduction des taux de mortalité routière (dans le contexte des sources d'accidents, de la diversité de la population, des facteurs liés aux usagers de la route et des problèmes de comportement général au volant) sont également ajoutés dans la section 2.1;

- une nouvelle section 2.2, qui relie les principaux problèmes de sécurité routière aux problèmes liés aux véhicules et à leurs performances de sécurité, est incluse en vue d'une meilleure compréhension de la structure de la définition du problème et des facteurs sous-jacents qui sont peut-être de nature moins holistique, mais se situent beaucoup plus au niveau des systèmes installés sur les véhicules, tout en restant pleinement pertinents;

- la logique d'intervention exposée dans les sections 5.1 à 5.4 est reliée de manière plus cohérente aux principaux problèmes, aux objectifs et aux options. Des changements apportés aux dénominations des objectifs et des options clarifient que la présente initiative ne se focalise pas sur la protection de groupes spécifiques de participants à la circulation, en négligeant les autres, et les objectifs sont davantage précisés grâce à l'utilisation de la notion

de «protection en cas d'accident», combinée avec celle de «potentiel pour prévenir et éviter complètement la survenue même d'accidents»;

- la section 5 explique désormais l'interaction et le rôle des parties intéressées dans le processus de sélection des mesures individuelles et d'évaluation de leurs avantages et efficacité (en plusieurs étapes), de même que la manière dont l'évaluation finale des coûts et avantages des mesures individuelles, par rapport à des mesures regroupées, est établie à partir des contributions des parties intéressées;

- la section 2.8 est modifiée afin de mieux expliquer la simplification escomptée du cadre législatif ainsi que la voie à suivre s'agissant d'éventuelles dispositions réglementaires obsolètes, et de donner des indications sur les mises à jour futures des règles relatives à la sécurité des véhicules;

- une justification et des précisions concernant le choix d'inclure les véhicules utilitaires légers dans l'option stratégique 3 sont ajoutées à la section 8, en mettant en avant le fait que la plupart des constructeurs européens s'attachent déjà à proposer des véhicules dont le niveau de sécurité est supérieur aux exigences actuelles, la garantie de conditions de concurrence équitables pour tous les constructeurs, les synergies dans la conception des véhicules, le partage des coûts, les avis des parties intéressées et le risque accru de dommages pour une catégorie limitée de personnes, à savoir les travailleurs utilisant des véhicules utilitaires légers dans le cadre de leur travail.

Le résumé du rapport d'analyse d'impact et l'avis du CER sont publiés sous les liens suivants:

[...]

[...]

L'analyse d'impact a examiné trois grandes options stratégiques:

- L'option 1 «Généralisation de dispositifs de sécurité matures et largement disponibles» consiste à rendre obligatoires des dispositifs/systèmes de sécurité dont la technologie est parvenue à maturité. Ces dispositifs/systèmes visent principalement à protéger les occupants des voitures. La mise en œuvre débutera à la date d'application du règlement.
- L'option 2 «Introduction de dispositifs de sécurité largement disponibles et moins couramment disponibles en tant qu'équipement standard» consiste en l'option 1 plus des dispositifs de sécurité qui sont actuellement aussi disponibles et montés sur les véhicules du parc existant, mais qui sont moins courants et ont besoin de davantage de temps avant de parvenir à pleine maturité pour toutes les catégories de véhicules et tous les segments de marché (la mise en œuvre débute 24 mois après la date d'application du règlement). Cette option contient également des mesures garantissant l'attention du conducteur pour la tâche de conduite et une protection globale des usagers vulnérables de la route.
- L'option 3 «Introduction d'un ensemble complet de dispositifs de sécurité stimulant l'innovation» consiste en l'option 2 plus d'autres solutions de sécurité qui sont réalisables et existent déjà sur le marché, même si leur taux de montage sur les véhicules et leur adoption par le marché sont faibles, mais qui ont le potentiel pour maximiser le nombre total de victimes épargnées dans l'Union et pour stimuler l'innovation en matière de solutions de sécurité dans le secteur clé de l'automobile.

Le seul élément assorti d'une date de mise en œuvre plus lointaine par rapport aux deux options précédentes est la prescription relative à la visibilité directe des usagers vulnérables de la route par les conducteurs de camions (la mise en œuvre débute 48 mois après la date d'application du règlement).

L'option privilégiée est l'option 3. Cette option devrait permettre d'éviter le plus grand nombre de décès et de blessures graves pour les occupants des véhicules et les usagers vulnérables de la route, et ce à un coût global acceptable. Elle garantit également une approche cohérente et non discriminatoire pour toutes les catégories de véhicules.

Les avantages attendus sont les suivants:

- Sur une période de 16 ans, l'introduction des nouveaux dispositifs de sécurité devrait contribuer à réduire de respectivement 24 794 et 140 740 les nombres de décès et de blessures graves.
- Les avantages en valeur actualisée s'élèvent à 72,8 milliards d'euros.
- L'encombrement des routes devrait également être réduit en raison des collisions évitées, même si les avantages correspondants n'ont pas pu être quantifiés. Il devrait néanmoins en résulter une réduction des pertes de temps (citoyens), une augmentation de la productivité (entreprises) et une meilleure utilisation des infrastructures routières existantes (administrations).
- Enfin, une réduction des émissions des véhicules et une amélioration de la qualité de l'air devraient aussi être obtenues grâce aux systèmes d'adaptation de la vitesse et de surveillance de la pression des pneumatiques, même si ces avantages n'ont pas non plus pu être quantifiés.

Les coûts attendus sont les suivants:

- Les coûts totaux prévus (coûts de production récurrents ou non) pour les constructeurs automobiles s'élèveront à 57,4 milliards d'euros en valeur actualisée.
- Aucune augmentation substantielle des prix de détail des véhicules due aux nouvelles mesures proposées en matière de sécurité des véhicules n'est attendue à moyen ou long termes et, par conséquent, aucun impact extraordinaire sur les chiffres de ventes de véhicules n'a été modélisé pour l'analyse coûts-avantages.
- Aucun surcoût spécifique n'est attendu pour les administrations nationales, car les nouveaux dispositifs de sécurité des véhicules feront partie intégrante du cadre existant de la réception par type.

Indicateurs avantages/coûts globaux:

- L'option 3 se traduit par des avantages nets globaux de 15,4 milliards d'euros.
- La «meilleure estimation» du rapport avantages/coûts de l'option privilégiée est de 1,27.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition ne devrait avoir aucune incidence significative sur la charge réglementaire imposée aux constructeurs ou aux autorités nationales, étant donné que la réception par type des véhicules est déjà couverte par le cadre législatif existant et que l'ajout de tout nouveau dispositif de sécurité doit être intégré dans ce cadre.

Bien que les procédures pertinentes d'essai et de certification des véhicules puissent être effectuées au sein de l'infrastructure existante de réception par type disponible dans les États membres, des coûts d'essai et de certification supplémentaires seront applicables. Ces coûts sont toutefois insignifiants¹⁷ par rapport au coût global de développement d'un nouveau modèle de véhicule (variant généralement de plusieurs centaines de millions à plusieurs milliards d'euros).

Le RSG actuellement applicable n'a pas seulement introduit une série de mesures pour la sécurité des véhicules, mais avait aussi pour but de parvenir à une simplification sur la base des recommandations du groupe de haut niveau CARS 21¹⁸, en remplaçant 38 directives de la Communauté européenne par des règlements de l'ONU équivalents et harmonisés à l'échelle mondiale. Dans le même esprit, la présente proposition vise à abroger plusieurs règlements de l'UE mettant en œuvre le RSG, le RPP et le RSH pour les remplacer par des règlements équivalents de l'ONU, auxquels l'Union a adhéré entre-temps. En outre, elle poursuit la simplification de la législation en consolidant dans un acte législatif unique les trois règlements précités.

- **Droits fondamentaux**

La proposition peut avoir une incidence sur les droits des individus garantis par les articles 7 et 8 de la Charte, en ce qui concerne le respect de la vie privée et la protection des données à caractère personnel. Certaines des informations collectées par l'enregistreur de données d'événement ou par l'intermédiaire des systèmes à installer sur le véhicule, tels que le système de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur ou le système avancé de reconnaissance de distraction, peuvent être des données à caractère personnel se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable. Est réputée être une «personne physique identifiable» une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation ou un identifiant en ligne, ou par référence à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale. Tout traitement de données à caractère personnel devrait être effectué conformément à la législation de l'UE en matière de protection des données et, en particulier, au règlement général sur la protection des données¹⁹.

¹⁷ Bilan de qualité du cadre juridique pour la réception par type des véhicules à moteur - <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 final – Le groupe de haut niveau CARS 21 était chargé de formuler des recommandations pour la politique des pouvoirs publics et le cadre réglementaire concernant l'industrie automobile européenne à court, moyen et long terme qui permettent d'améliorer la compétitivité mondiale du secteur et la création d'emplois, tout en réalisant de nouveaux progrès en matière de sécurité et de respect de l'environnement, à un prix acceptable pour le consommateur. <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'aura aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission européenne continuera de suivre l'évolution du progrès technique dans le secteur automobile et, le cas échéant, proposera de modifier la législation pertinente en vue d'y inclure de nouvelles fonctions de sécurité. Elle continuera également de s'engager activement et de jouer un rôle moteur dans le processus d'harmonisation des normes des véhicules au niveau international (Commission économique pour l'Europe des Nations unies – CEE-ONU).

Afin de rendre le nouveau règlement résistant à l'épreuve du temps, il a été jugé plus approprié d'aborder tout réexamen de ces règles relatives à la sécurité des véhicules d'une manière plus dynamique, notamment en relation avec le progrès technique général et l'apparition de nouveaux besoins en matière de sécurité. Dans ce contexte, les évolutions de la réglementation internationale au sein de la CEE-ONU ainsi que la nécessité fréquente d'adapter ces règles ont tendance à déclencher ce processus de réexamen automatiquement.

La Commission est déterminée à promouvoir et à soutenir le développement dans les meilleurs délais, au niveau de la CEE-ONU, des prescriptions techniques détaillées relatives aux systèmes de véhicule avancés. Elle est néanmoins résolue à établir ces prescriptions dans le cadre de réception par type de l'UE, au cas où leur élaboration à la CEE-ONU n'avancerait pas avec la rapidité requise. La Commission s'efforcera aussi de veiller à ce que les règlements de l'ONU adoptés avec le soutien de l'Union soient définis conformément aux plus hautes normes disponibles en matière de technologie de sécurité routière et régulièrement mis à jour.

Par ailleurs, l'introduction d'un enregistreur de données d'événement (d'accident) mémorisant toute une série de données cruciales du véhicule sur un court intervalle de temps avant, pendant et après un événement déclencheur (déploiement de coussin gonflable, le plus souvent) devrait être considérée comme un pas important dans la bonne direction pour obtenir, au niveau de l'UE tout entière, des données d'accident détaillées, qui n'existent pas aujourd'hui sur une échelle suffisamment grande, mais sont indispensables à un suivi complet des performances des véhicules en matière de sécurité routière. Les informations provenant de l'enregistreur de données d'événement faciliteront l'analyse approfondie de la sécurité routière et l'évaluation de l'efficacité de mesures de sécurité spécifiques. Les États membres devraient dès lors être fortement encouragés à analyser de façon plus poussée les accidents sur les routes de l'Union et à mettre à disposition des rapports exhaustifs établis sur une base nationale. Dans ce contexte, ils devraient également être davantage stimulés dans leurs activités visant à analyser et améliorer la sécurité routière au niveau national au moyen de différentes plateformes de partage de connaissances à leur disposition²⁰.

- Documents explicatifs (pour les directives)

circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), JO L 119 du 4.5.2016, p. 1-88.

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Sans objet.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

D'une manière générale, la présente proposition fait référence au règlement (UE) 2018/[...] relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, dans la mesure où les deux règlements ont des calendriers d'application compatibles.

Chapitre I (objet, champ d'application et définitions)

Article 1^{er} – Comme suite à la consolidation proposée du RSG et du RPP, l'objet du RSG est maintenu dans la présente proposition, avec ajout d'une référence aux prescriptions relatives à la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

Article 2 – Dans l'ensemble, le champ du RSG est conservé, mais, au niveau des dispositifs de sécurité actuellement applicables aux véhicules et des exemptions correspondantes, le champ d'application a été étendu de telle sorte à couvrir aussi d'autres (ou toutes les) catégories de véhicules et à supprimer les exemptions concernées (les exemptions actuelles liées, par exemple, aux SUV et aux camionnettes sont éliminées).

Article 3 – Une série de nouvelles définitions sont ajoutées afin de couvrir les dispositifs de sécurité nouvellement introduits pour les véhicules.

Chapitre II (articles 4 à 11)

Suivant une logique similaire à celle du RSG actuellement applicable, l'article 4 énonce les prescriptions techniques générales applicables à la réception par type des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes et fournit une liste de domaines de la sécurité pour lesquels des règles détaillées sont développées (ou doivent être développées) plus avant dans la législation dérivée. Il est fait référence à l'annexe I, qui énumère tous les règlements de l'ONU applicables sur une base obligatoire dans l'UE, et à l'annexe II, qui contient des informations détaillées sur les prescriptions pertinentes en matière de sécurité des véhicules, leur champ d'application et la législation dérivée correspondante, déjà existante ou à développer dans le cadre de l'initiative.

La présente proposition prévoit également d'habiliter la Commission à définir des règles et des prescriptions techniques détaillées dans des actes délégués et à modifier les annexes I et II afin de tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation aux niveaux des Nations unies et de l'Union.

L'article 5 étend à toutes les catégories de véhicules le champ de l'obligation actuellement applicable d'équiper les voitures particulières d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques.

L'article 6 rend obligatoire une série de dispositifs de sécurité avancés pour tous les véhicules (p. ex. l'adaptation intelligente de la vitesse, les systèmes de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur ou de reconnaissance de distraction, la détection en marche arrière et la facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage).

L'article 7 établit les prescriptions spécifiques pour les voitures et les camionnettes, en exigeant notamment qu'elles soient équipées d'un enregistreur de données d'événement

(d'accident) et qu'elles soient conçues et construites de façon à offrir aux usagers vulnérables de la route une zone étendue de protection contre les chocs de la tête.

L'article 8 établit les prescriptions pour les systèmes de protection frontale.

L'article 9 établit les prescriptions spécifiques pour les camions et les autobus, en exigeant notamment qu'ils soient équipés d'un système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule et qu'ils soient conçus et construits de façon à améliorer la visibilité des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur.

La Commission ne propose pas de modifier les systèmes avancés de freinage d'urgence des camions et des autobus pour qu'ils freinent de façon autonome en cas de détection d'usagers vulnérables de la route, comme cela est proposé pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. L'analyse des accidents sur laquelle s'appuie l'initiative fait ressortir un risque d'écrasement de piétons et de cyclistes, dès lors que ceux-ci se trouvent à proximité immédiate de la cabine du conducteur, c'est-à-dire dans ce qu'il est convenu d'appeler des «angles morts», et que le véhicule lourd se déplace très lentement (en ligne droite ou en tournant) ou se remet en mouvement après un arrêt. Or, les systèmes de détection liés au freinage automatique ne peuvent pas fonctionner aussi efficacement à ces basses vitesses. En d'autres termes, il n'existe pas aujourd'hui de systèmes susceptibles de prévenir efficacement ce type d'accident par écrasement à basse vitesse et la réponse à la question de savoir si et quand de tels systèmes seront disponibles à l'avenir est incertaine. L'évaluation a montré qu'il ne s'agissait pas là d'une simple question de programmation des systèmes. En revanche, les travaux de recherche préparatoires ont corroboré le fait que le signalement de la présence d'usagers vulnérables de la route au conducteur était plus efficace lorsque ce dernier pouvait directement constater leur présence grâce à des miroirs ou à des pare-brise et vitres latérales améliorés ne comportant pas d'angles morts. De leur côté, les piétons et cyclistes devraient se sentir plus en sécurité dans la circulation, dans la mesure où ils peuvent avoir un contact visuel avec les conducteurs des véhicules équipés de cabines améliorées. Toutefois, au cas où le freinage autonome dans de tels cas deviendrait techniquement faisable, la réglementation pertinente pourrait et devrait être adaptée au progrès technique.

L'article 10 établit les prescriptions spécifiques pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et l'annexe V contient les prescriptions relatives à la qualification des matériaux utilisés pour les systèmes hydrogène et leurs composants.

L'article 11 établit des prescriptions spécifiques pour les véhicules automatisés et, en particulier, fournit une liste de domaines de la sécurité pour lesquels des règles et des prescriptions techniques détaillées doivent être développées plus avant afin de servir de base au déploiement de véhicules automatisés.

Chapitre III (dispositions finales)

Il est proposé d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour adapter les annexes au progrès technique et à l'évolution de la réglementation, ainsi que pour définir des règles détaillées concernant les procédures, essais et prescriptions techniques spécifiques applicables à la réception par type des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au regard des prescriptions spécifiques énoncées dans la présente proposition. L'article 12 spécifie les conditions de la délégation de pouvoirs conférée à la Commission à cet égard.

L'article 13 énonce des dispositions transitoires.

L'article 14 fait référence aux dates de mise en œuvre des différentes prescriptions de sécurité, telles qu'elles sont spécifiées dans l'annexe II. Les dates de mise en œuvre respectives des prescriptions nouvellement introduites sont les suivantes:

- la plupart des mesures de sécurité commenceront à s'appliquer à la date d'application du règlement, pour les nouveaux types, et 24 mois après cette date, pour tous les véhicules nouvellement produits;
- un nombre limité de mesures (trois, au total) commenceront à s'appliquer 24 mois après la date d'application du règlement, pour les nouveaux types, et 48 mois après cette date d'application, pour tous les véhicules neufs;
- les prescriptions relatives à la visibilité directe améliorée pour les camions et autobus (article 9, paragraphe 4) requièrent un délai de mise en œuvre plus long, car elles nécessiteront une refonte complète de la conception de la cabine – elles commenceront à s'appliquer 48 mois après la date d'application du règlement, pour les nouveaux types, et 84 mois après cette date d'application, pour tous les camions et autobus neufs.

L'article 15 apporte les modifications nécessaires à l'annexe II du règlement (UE) 2018/[...] qui résultent de l'adoption de la présente proposition.

L'article 16 abroge les trois règlements (sur la sécurité générale des véhicules, la protection des piétons et la sécurité de l'hydrogène) et leur législation dérivée obsolète²¹.

L'article 17 fixe la date d'application du présent règlement à 36 mois après la date de son entrée en vigueur. La Commission pourra ainsi adopter à l'avance les actes délégués correspondants et laisser suffisamment de temps aux constructeurs pour s'adapter aux nouvelles prescriptions.

²¹ Toutes les mesures d'exécution adoptées en vertu du règlement (CE) n° 661/2009 conformément à la procédure de réglementation avec contrôle seront alignées, sur la base des habilitations accordées à la Commission dans la présente proposition, sur le nouveau cadre de comitologie introduit par le TFUE.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen²²,
vu l'avis du Comité des régions²³,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil²⁴⁺ énonce des dispositions administratives et des prescriptions techniques pour la réception par type des nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et d'offrir un niveau élevé de performance en matière de sécurité et de protection de l'environnement.
- (2) Le présent règlement est un acte réglementaire aux fins de la procédure de réception UE par type définie par le règlement (UE) 2018/.... L'annexe II dudit règlement doit donc être modifiée en conséquence.
- (3) Au cours des décennies passées, les évolutions dans la sécurité des véhicules ont contribué de manière significative à la réduction globale du nombre de tués et de blessés graves sur les routes. Cependant, ces réductions ont récemment marqué un

²² JO C du , p. .

²³ JO C du , p. .

²⁴ Règlement (UE) 2018/... du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leur remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L ... du, p. ...).

⁺ OP: prière d'insérer dans le texte le numéro du règlement contenu dans le document PE-CONS n° 73/17 [2016/0014 (COD)] et d'insérer le numéro, la date et la référence du JO de ce règlement dans la note de bas de page.

coup d'arrêt dans l'Union en raison de différents facteurs, notamment des facteurs structurels et comportementaux, et sans nouvelles initiatives en matière de sécurité routière générale, les effets sur la sécurité de l'approche actuelle ne seront plus en mesure de compenser les effets de l'augmentation des volumes de trafic. C'est pourquoi la performance en matière de sécurité des véhicules doit encore être améliorée dans le cadre d'une approche intégrée de la sécurité routière et afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la route.

- (4) Les progrès techniques dans le domaine des systèmes avancés de sécurité des véhicules offrent de nouvelles possibilités de réduire le nombre de victimes d'accidents. Afin de minimiser le nombre de tués, il est nécessaire d'introduire certaines des nouvelles technologies concernées.
- (5) Dans le contexte du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁵, la Commission a évalué la faisabilité d'étendre la prescription existante contenue dans ledit règlement concernant l'installation de certains systèmes (par exemple, systèmes avancés de freinage d'urgence et systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques) dans certaines catégories de véhicules de telle sorte qu'elle s'applique à toutes les catégories de véhicules. La Commission a également évalué la faisabilité technique et économique et la maturité du marché pour ce qui est de l'imposition d'une nouvelle exigence d'installer d'autres fonctions de sécurité avancées. Sur la base de ces évaluations, la Commission a publié, en décembre 2016, un rapport au Parlement européen et au Conseil intitulé: «Sauver des vies : renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union»²⁶. Le document de travail des services de la Commission accompagnant ce rapport a identifié et proposé 19 mesures réglementaires possibles qui seraient efficaces pour réduire davantage le nombre d'accidents de la route ainsi que le nombre de victimes.
- (6) Les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse, de maintien de la trajectoire, de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur, et de reconnaissance de distraction et de détection en marche arrière offrent un grand potentiel pour réduire considérablement le nombre de victimes. De plus, ces systèmes reposent sur des technologies qui seront utilisées également pour le déploiement de véhicules connectés et automatisés. Il convient donc d'établir, au niveau de l'Union, des règles et procédures d'essai harmonisées applicables à la réception par type des véhicules en ce qui concerne ces systèmes et à la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes.
- (7) L'introduction d'enregistreurs de données d'événement (d'accident) mémorisant toute une série de données cruciales du véhicule sur un court intervalle de temps avant, pendant et après un événement déclencheur (par exemple, le déploiement d'un coussin gonflable) est une étape précieuse pour obtenir des données d'accident plus précises et plus détaillées. Il convient, par conséquent, d'exiger que les véhicules à moteur soient équipés de tels enregistreurs de données. Il devrait également être prescrit que ces enregistreurs soient capables d'enregistrer et de mémoriser les données de telle manière que celles-ci puissent être utilisées par les États membres afin de mener des

²⁵ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, JO L 200 du 31.7.2009, p. 1.

²⁶ COM (2016) 787 final

analyses de sécurité routière et d'évaluer l'efficacité de mesures spécifiques qu'ils ont prises.

- (8) Tout traitement de données à caractère personnel, telles que les informations sur le conducteur traitées dans les enregistreurs de données d'événement (d'accident) ou les informations sur le conducteur relatives à la surveillance de la somnolence et de l'attention ou à la reconnaissance avancée de distraction, devrait être effectué conformément à la législation de l'UE en matière de protection des données et, en particulier, au règlement général sur la protection des données²⁷. En outre, le traitement de données à caractère personnel collectées via le système embarqué eCall fondé sur le service 112 est assorti de garanties spécifiques²⁸.
- (9) Le règlement (CE) n° 661/2009 exemptait les camionnettes, les tout-terrains de loisir (SUV) et les véhicules à usages multiples (MPV) de certaines prescriptions en matière de sécurité en raison de caractéristiques de hauteur des sièges et de masse des véhicules. Compte tenu du taux accru de pénétration du marché de ces véhicules (de 3 % seulement en 1996 à 14 % en 2016) et des évolutions technologiques dans les contrôles de sécurité électrique après collision, ces exemptions sont dépassées et injustifiées. Il convient donc de les supprimer et la série complète des prescriptions en matière de systèmes de véhicule avancés devrait s'appliquer à ces véhicules également.
- (10) Le règlement (CE) n° 661/2009 a permis une simplification significative de la législation de l'Union en remplaçant 38 directives par des règlements équivalents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (règlements de l'ONU) dont l'application est obligatoire en vertu de la décision 97/836/CE du Conseil²⁹. Afin de poursuivre le travail de simplification, d'autres règles de l'Union devraient être remplacées par des règlements existants de l'ONU qui s'appliquent dans l'Union sur une base obligatoire. De plus, la Commission devrait promouvoir et soutenir les travaux en cours au niveau des Nations unies pour établir, sans tarder et conformément aux normes les plus élevées disponibles en matière de sécurité routière, des prescriptions techniques relatives à la réception par type des systèmes de sécurité des véhicules prévus par le présent règlement.
- (11) Les règlements de l'ONU et leurs amendements en faveur desquels l'Union a voté ou que l'Union applique, conformément à la décision 97/836/CE, devraient être intégrés dans la législation de l'Union relative à la réception par type. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir de modifier la liste des règlements de l'ONU qui sont applicables sur une base obligatoire, afin d'assurer que cette liste soit maintenue à jour.
- (12) Le règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil³⁰ énonce des prescriptions relatives à la protection des piétons, des cyclistes et des autres usagers

²⁷ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

²⁸ Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE, JO L 123 du 19.5.2015, p. 77.

²⁹ Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

³⁰ Règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers

vulnérables de la route sous la forme d'essais de conformité et de valeurs limites pour la réception des véhicules en ce qui concerne leur structure frontale et pour la réception des systèmes de protection frontale (par exemple, les pare-buffles). Depuis l'adoption du règlement (CE) n° 78/2009, les prescriptions techniques et les procédures d'essai applicables aux véhicules ont encore été développées au niveau des Nations unies afin de tenir compte du progrès technique. Actuellement, le règlement n° 127 de l'ONU³¹ s'applique également dans l'UE en ce qui concerne la réception par type des véhicules à moteur.

- (13) À la suite de l'adoption du règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil³², les prescriptions techniques et les procédures d'essai relatives à la réception des véhicules fonctionnant à l'hydrogène et des systèmes et composants hydrogène ont encore été développées au niveau des Nations unies afin de tenir compte du progrès technique. Actuellement, le règlement n° 134 de l'ONU³³ s'applique également dans l'Union en ce qui concerne la réception par type des systèmes hydrogène utilisés dans les véhicules à moteur. En plus de ces prescriptions, des critères pour la qualité des matériaux utilisés dans les systèmes des véhicules fonctionnant à l'hydrogène comprimé sont également applicables, mais ils ne sont actuellement établis qu'au niveau de l'Union.
- (14) Par souci de clarté, de rationalité et de simplification, les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 devraient être abrogés et remplacés par le présent règlement.
- (15) Historiquement, les règles de l'Union ont limité la longueur totale des combinaisons de camion, ce qui a abouti aux conceptions typiques dans lesquelles la cabine se trouve au-dessus du moteur, de manière à maximiser l'espace pour le chargement. Cependant, la position élevée du conducteur a conduit à une zone d'angle mort plus importante et à une visibilité directe moindre autour de la cabine du camion. Il s'agit d'un facteur majeur dans les accidents de camion impliquant des usagers vulnérables de la route. Le nombre de victimes pourrait être réduit de façon significative en améliorant la vision directe. Il convient, par conséquent, d'introduire des prescriptions visant à améliorer la vision directe.
- (16) Compte tenu de l'accent mis par les règlements de l'UE relatifs à la sécurité des véhicules sur la protection des usagers vulnérables de la route, entre autres, en assurant une visibilité adéquate pour les conducteurs, il convient que les entités publiques et privées s'abstiennent de prescrire l'apposition d'étiquettes, de vignettes ou d'autocollants de toute nature, quelle qu'en soit la finalité, sur des parties de la surface transparente du vitrage des véhicules. En outre, les autorités nationales devraient imposer que les pare-brise et les vitres latérales soient effectivement maintenus exempts d'étiquettes, de vignettes, d'autocollants et d'autres éléments gênant la vision,

vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE, JO L 35 du 4.2.2009, p. 1.

³¹ Règlement n° 127 relatif à des prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne la sécurité des piétons.

³² Règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE, JO L 35 du 4.2.2009, p. 32.

³³ Règlement n° 134 de l'ONU concernant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

de manière à ne pas nuire à l'efficacité de la législation de l'Union relative à la visibilité pour les conducteurs.

- (17) Les véhicules automatisés et connectés pourraient être en mesure d'apporter une contribution considérable à la réduction du nombre de victimes de la route, sachant qu'on estime à environ 90 % la part des accidents de la route résultant d'une erreur humaine. Comme les véhicules automatisés reprendront progressivement les tâches du conducteur, des règles et prescriptions techniques harmonisées applicables aux systèmes de véhicules automatisés devraient être adoptées au niveau de l'Union.
- (18) La circulation de véhicules en peloton est susceptible de rendre les transports plus sûrs, plus propres et plus efficaces à l'avenir. En attendant l'introduction de la technologie de circulation en peloton et des normes pertinentes, un cadre réglementaire avec des règles et procédures harmonisées sera nécessaire. À cet égard, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués visant à établir un format harmonisé pour l'échange de données aux fins de la circulation en peloton de véhicules multimarques, conformément à la législation de l'UE relative à la protection des données.
- (19) Il convient que l'Union continue de promouvoir le développement, au niveau des Nations unies, de prescriptions techniques concernant le bruit des pneumatiques, la résistance au roulement et l'adhérence sur revêtement humide des pneumatiques. Ces dispositions détaillées sont en effet désormais contenues dans le règlement n° 117 de l'ONU. Le processus d'adaptation des prescriptions relatives aux pneumatiques pour tenir compte du progrès technique devrait être poursuivi au niveau des Nations unies, en particulier pour faire en sorte que les performances des pneumatiques soient également évaluées en fin de vie d'un pneumatique, dans son état usé et pour promouvoir l'idée que les pneumatiques devraient satisfaire aux prescriptions tout au long de leur durée de vie et ne pas être remplacés prématurément. Les prescriptions existantes du règlement (CE) n° 661/2009 relatives aux performances des pneumatiques devraient être remplacées par les règlements équivalents de l'ONU.
- (20) Afin d'assurer l'efficacité du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes en application de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux performances en matière de sécurité, à la construction générale et aux performances environnementales concernées des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules. Il est particulièrement important que la Commission entreprenne des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 sur l'amélioration de la législation³⁴. En particulier, afin d'assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission participant à la préparation des actes délégués.
- (21) En vue de l'alignement de la législation de l'Union se référant à la procédure de réglementation avec contrôle sur le cadre légal introduit par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et afin de simplifier davantage la législation de

³⁴ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

l'Union dans le domaine de la sécurité des véhicules, il convient que les règlements suivants soient abrogés et remplacés par des actes délégués adoptés en vertu du présent règlement:

- règlement (CE) n° 631/2009 de la Commission³⁵,
- règlement (UE) n° 406/2010 de la Commission³⁶,
- règlement (UE) n° 672/2010 de la Commission³⁷,
- règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission³⁸,
- règlement (UE) n° 1005/2010 de la Commission³⁹,
- règlement (UE) n° 1008/2010 de la Commission⁴⁰,
- règlement (UE) n° 1009/2010 de la Commission⁴¹,
- règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission⁴²,

³⁵ Règlement (CE) n° 631/2009 de la Commission du 22 juillet 2009 arrêtant les prescriptions détaillées pour la mise en œuvre de l'annexe I du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE (JO L 195 du 25.7.2009, p. 1).

³⁶ Règlement (UE) n° 406/2010 de la Commission du 26 avril 2010 portant application du règlement (CE) n° 79/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène (JO L 122 du 18.5.2010, p. 1).

³⁷ Règlement (UE) n° 672/2010 de la Commission du 27 juillet 2010 concernant les exigences pour la réception des dispositifs de dégivrage et de désembuage du pare-brise de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 196 du 28.7.2010, p. 5).

³⁸ Règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 291 du 9.11.2010, p. 22).

³⁹ Règlement (UE) n° 1005/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception des dispositifs de remorquage des véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 291 du 9.11.2010, p. 36).

⁴⁰ Règlement (UE) n° 1008/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les prescriptions pour la réception des dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace du pare-brise de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 2).

⁴¹ Règlement (UE) n° 1009/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception du recouvrement des roues de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 21).

⁴² Règlement (UE) n° 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale

- règlement (UE) n° 109/2011 de la Commission⁴³,
- règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission⁴⁴,
- règlement (UE) n° 65/2012 de la Commission⁴⁵,
- règlement (UE) n° 130/2012 de la Commission⁴⁶,
- règlement (UE) n° 347/2012 de la Commission⁴⁷,
- règlement (UE) n° 351/2012 de la Commission⁴⁸,
- règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission⁴⁹,
- règlement (UE) 2015/166 de la Commission⁵⁰.

(22) Étant donné que les réceptions délivrées conformément au règlement (CE) n° 78/2009, au règlement (CE) n° 79/2009, au règlement (CE) n° 661/2009 et à leurs mesures d'exécution devraient être considérées comme équivalentes, à moins que les prescriptions correspondantes ne soient modifiées par le présent règlement ou jusqu'à

des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

⁴³ Règlement (UE) n° 109/2011 de la Commission du 27 janvier 2011 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en matière de systèmes antiprojections (JO L 34 du 9.2.2011, p. 2).

⁴⁴ Règlement (UE) n° 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011 portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 124 du 13.5.2011, p. 11).

⁴⁵ Règlement (UE) n° 65/2012 de la Commission du 24 janvier 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de changement de vitesse et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 28 du 31.1.2012, p. 24).

⁴⁶ Règlement (UE) n° 130/2012 de la Commission du 15 février 2012 concernant les prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur relatives à l'accès au véhicule et à sa manœuvrabilité et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 43 du 16.2.2012, p. 6).

⁴⁷ Règlement (UE) n° 347/2012 de la Commission du 16 avril 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur en matière de systèmes avancés de freinage d'urgence (JO L 109 du 21.4.2012, p. 1).

⁴⁸ Règlement (UE) n° 351/2012 de la Commission du 23 avril 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives au montage de systèmes d'avertissement de franchissement de ligne sur les véhicules à moteur (JO L 110 du 24.4.2012, p. 18).

⁴⁹ Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 353 du 21.12.2012, p. 31).

⁵⁰ Règlement (UE) 2015/166 de la Commission du 3 février 2015 complétant et modifiant le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'inclusion de procédures spécifiques, de méthodes d'évaluation et de prescriptions techniques, et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, ainsi que les règlements (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 109/2011 et (UE) n° 458/2011 de la Commission (JO L 28 du 4.2.2015, p. 3).

ce qu'elles soient modifiées par la législation d'exécution, des mesures transitoires devraient assurer que ces réceptions ne soient pas invalidées.

- (23) En ce qui concerne les dates pour le refus de délivrance de la réception UE par type, le refus d'immatriculation de véhicules et l'interdiction de mise sur le marché ou de mise en service de composants et d'entités techniques distinctes, il convient qu'elles soient fixées pour chaque élément réglementé.
- (24) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir assurer le bon fonctionnement du marché intérieur par l'introduction de prescriptions techniques harmonisées concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son échelle et de ses effets, être plus efficacement atteint au niveau de l'Union, cette dernière peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (25) Il convient de définir des prescriptions techniques détaillées et des procédures d'essai spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, dans des actes délégués avant que le présent règlement ne commence à s'appliquer. En outre, il convient de laisser aux constructeurs suffisamment de temps pour leur permettre de s'adapter aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci. Il convient, par conséquent, que l'application du présent règlement soit différée,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des prescriptions applicables à:

1. la réception par type des véhicules et des systèmes, composants et entités techniques distinctes conçus et construits pour les véhicules, en ce qui concerne leur sécurité et leurs caractéristiques générales, ainsi que la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route;
2. la réception par type des véhicules, en ce qui concerne les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, au regard de la sécurité, de l'efficacité énergétique et des émissions de CO₂;
3. la réception par type des pneumatiques nouvellement fabriqués, en ce qui concerne leur sécurité et leur performance environnementale.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M, N et O, telles que définies à l'article 4 du règlement (UE) 2018/..., ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes conçus et construits pour ces véhicules, sous réserve des articles 4 à 11 du présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 3 du règlement (UE) 2018/... s'appliquent.

En outre, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) par «usager vulnérable de la route», on entend un usager de la route qui utilise un véhicule à moteur à deux roues ou un usager de la route non motorisé, notamment un cycliste ou un piéton;
- 2) par «système de surveillance de la pression des pneumatiques», on entend un système installé sur un véhicule qui peut évaluer la pression des pneumatiques ou la variation de pression dans le temps et transmettre l'information correspondante à l'utilisateur tandis que le véhicule roule;
- 3) par «adaptation intelligente de la vitesse», on entend un système destiné à aider le conducteur à respecter une vitesse appropriée à l'environnement routier au moyen d'une réaction haptique transmise par la pédale d'accélérateur en fonction d'informations relatives aux limitations de vitesse obtenues par l'observation des panneaux et signaux routiers, sur la base des signaux de l'infrastructure ou de données de cartes électroniques, ou les deux, disponibles à bord du véhicule;
- 4) par «facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage», on entend une interface normalisée facilitant le montage d'éthylomètres antidémarrage non d'origine dans les véhicules à moteur;
- 5) par «surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur», on entend un système évaluant la vigilance du conducteur par l'analyse de systèmes du véhicule et avertissant le conducteur, si nécessaire;
- 6) par «reconnaissance avancée de distraction», on entend un système capable de reconnaître le niveau d'attention visuelle du conducteur à la situation du trafic et avertissant le conducteur, si nécessaire;
- 7) par «signal d'arrêt d'urgence», on entend le clignotement rapide des feux stop pour indiquer aux autres usagers de la route arrivant derrière le véhicule qu'une force de ralentissement élevée est appliquée au véhicule en liaison avec les conditions de circulation prévalentes;
- 8) par «détection en marche arrière», on entend un système de détection ou de surveillance optique par caméra qui signale au conducteur la présence de personnes et d'objets derrière le véhicule et dont le but premier est d'éviter les collisions en marche arrière;

- 9) «par système d'avertissement de déviation de trajectoire», on entend un système destiné à avertir le conducteur que le véhicule dévie de sa trajectoire;
- 10) par «système avancé de freinage d'urgence», on entend un système qui peut détecter automatiquement une collision potentielle et activer le système de freinage du véhicule afin de réduire la vitesse de ce dernier et d'éviter la collision ou d'en atténuer les conséquences;
- 11) par «système de maintien de la trajectoire», on entend un système surveillant la position du véhicule par rapport à la délimitation de la voie de circulation et appliquant un couple au volant ou exerçant une pression sur les freins, au moins lorsque le véhicule dévie ou est sur le point de dévier de sa trajectoire et qu'une collision peut être imminente;
- 12) par «commutateur principal du véhicule», on entend le dispositif grâce auquel le système électronique embarqué du véhicule passe de l'état d'arrêt, notamment lorsque le véhicule est garé sans que le conducteur soit à bord, au mode de fonctionnement normal;
- 13) par «enregistreur de données d'événement (d'accident)», on entend un système enregistrant et mémorisant les paramètres et informations critiques en rapport avec l'accident avant, pendant et après une collision;
- 14) par «système de protection frontale», on entend une ou plusieurs structures distinctes, telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, en sus du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet; les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui ne servent qu'à protéger les phares du véhicule sont exclues de cette définition;
- 15) par «pare-chocs», on entend toute structure extérieure située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule, y compris les éléments qui sont fixés à cette structure, et destinée à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule; il ne comprend toutefois pas de système de protection frontale;
- 16) par «véhicule fonctionnant à l'hydrogène», on entend un véhicule à moteur qui utilise l'hydrogène comme carburant pour sa propulsion;
- 17) par «système hydrogène», on entend un ensemble de composants hydrogène et de pièces de liaison montés sur un véhicule fonctionnant à l'hydrogène, à l'exclusion du système de propulsion fonctionnant à l'hydrogène ou du groupe auxiliaire de puissance;
- 18) par «système de propulsion fonctionnant à l'hydrogène», on entend le moteur à combustion interne ou le système de pile à combustible utilisé pour propulser le véhicule;
- 19) par «composant hydrogène», on entend les réservoirs d'hydrogène et toutes les autres pièces des véhicules fonctionnant à l'hydrogène qui sont en contact direct avec l'hydrogène ou qui font partie d'un système hydrogène;
- 20) par «réservoir d'hydrogène», on entend le composant au sein du système hydrogène qui stocke le volume principal du carburant hydrogène;
- 21) par «véhicule automatisé», on entend un véhicule à moteur conçu et construit pour se déplacer de façon autonome pendant des périodes de temps prolongées sans supervision humaine continue;

- 22) par «système de surveillance de la disponibilité du conducteur», on entend un système évaluant si le conducteur est en position de reprendre la fonction de conduite d'un véhicule automatisé dans des situations particulières, si nécessaire;
- 23) par «circulation de véhicules en peloton», on entend la liaison de deux véhicules ou plus en un convoi au moyen d'une technologie de connectivité et de systèmes d'aide à la conduite automatisée qui permettent aux véhicules de maintenir automatiquement entre eux une distance rapprochée déterminée lorsqu'ils sont connectés pour certaines parties d'un trajet et de s'adapter aux changements dans le mouvement du véhicule de tête sans interventions ou avec peu d'interventions de la part des conducteurs;
- 24) par «masse maximale», on entend la masse en charge maximale admissible indiquée par le constructeur;
- 25) par «montant A», on entend le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule;
- 26) par «coin du système de protection frontale», on entend le point de contact du système de protection frontale avec un plan vertical, formant un angle de 60° avec le plan longitudinal vertical du véhicule et tangent à la surface extérieure du système de protection frontale;
- 27) par «hauteur inférieure du système de protection frontale», on entend, à n'importe quelle position transversale, la distance verticale entre le sol et la ligne de référence inférieure du système de protection frontale, le véhicule étant placé dans son assiette normale.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 4

Obligations générales et prescriptions techniques

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules qui sont mis sur le marché, immatriculés ou mis en service, ainsi que tous les nouveaux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont mis sur le marché ou mis en service, sont réceptionnés par type conformément aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci.
2. L'homologation conformément aux règlements de l'ONU énumérés dans l'annexe I est considérée comme une réception UE par type conformément aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour modifier l'annexe I afin de tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation en introduisant et en actualisant les références aux règlements de l'ONU et aux séries d'amendements pertinentes, qui s'appliquent sur une base obligatoire.
4. Les constructeurs font en sorte que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour leurs occupants et pour les usagers vulnérables de la route.

5. Les constructeurs font également en sorte que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes soient conformes aux prescriptions applicables énumérées dans l'annexe II, avec effet à compter des dates spécifiées dans ladite annexe, ainsi qu'aux prescriptions techniques et aux procédures d'essai détaillées définies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent règlement, y compris les prescriptions relatives:

- 1) aux systèmes de retenue, aux essais de collision, à l'intégrité du système d'alimentation en carburant et à la sécurité électrique des circuits à haute tension;
- 2) aux piétons, aux cyclistes, à la vision et à la visibilité;
- 3) aux châssis, aux freins, aux pneumatiques et à la direction des véhicules;
- 4) aux instruments de bord, au système électrique, à l'éclairage et à la protection contre une utilisation non autorisée des véhicules, y compris les cyberattaques;
- 5) au comportement du conducteur et des systèmes;
- 6) à la construction et aux caractéristiques générales des véhicules.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour modifier l'annexe II afin de tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation, en particulier pour ce qui concerne les sujets énumérés aux points a) à f) du paragraphe 5 du présent article, et en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité générale des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes ainsi qu'un niveau élevé de protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

7. Afin d'assurer qu'un niveau élevé de sécurité générale des véhicules et de protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route soit atteint, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au regard des prescriptions énumérées dans l'annexe II.

Article 5

Dispositions spécifiques relatives aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et aux pneumatiques des véhicules

1. Les véhicules sont équipés d'un système précis de surveillance de la pression des pneumatiques, capable de communiquer au conducteur un avertissement à l'intérieur du véhicule lorsqu'une perte de pression se produit dans un pneumatique, afin d'assurer une optimisation de la consommation de carburant optimale et de la sécurité routière, dans un large éventail de conditions environnementales et de circulation.

2. Les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques sont conçus pour éviter la réinitialisation ou le réétalonnage en cas de pression faible d'un pneumatique.

3. Tous les pneumatiques qui sont mis sur le marché satisfont aux prescriptions en matière de sécurité et de performance environnementale énoncées dans les actes réglementaires correspondants énumérés dans l'annexe II.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour:

- a) la réception par type des véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques;
- b) la réception par type des pneumatiques, y compris les prescriptions techniques concernant leur montage.

Article 6

Systèmes de véhicule avancés pour toutes les catégories de véhicules à moteur

1. Les véhicules à moteur sont équipés des systèmes de véhicule avancés suivants:
 - a) adaptation intelligente de la vitesse;
 - b) facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage;
 - c) surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur;
 - d) reconnaissance avancée de distraction;
 - e) signal d'arrêt d'urgence;
 - f) détection en marche arrière.
2. Les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse ont les spécifications minimales suivantes:
 - a) il est possible au conducteur de sentir par l'intermédiaire de la pédale d'accélérateur que la limite de vitesse applicable est atteinte ou dépassée;
 - b) il n'est pas possible d'éteindre ou d'invalider le système;
 - c) il est possible pour le conducteur d'outrepasser sans heurts la vitesse du véhicule suggérée par le système, en actionnant normalement la pédale d'accélérateur, sans qu'il soit nécessaire de l'enfoncer à fond.
 - d) lorsqu'un régulateur de vitesse est engagé, le système d'adaptation intelligente de la vitesse s'adapte automatiquement à toute limite de vitesse inférieure.
3. Un véhicule à moteur équipé d'un système avancé de reconnaissance de distraction conformément au point d) du paragraphe 1 peut être considéré comme satisfaisant également à la prescription du point c) dudit paragraphe.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour:
 - a) la réception par type des véhicules en ce qui concerne les systèmes de véhicule avancés énumérés au paragraphe 1;
 - b) la réception par type des systèmes de véhicule avancés énumérés aux points a) et f) dudit paragraphe en tant qu'entités techniques distinctes.

Article 7

Prescriptions spécifiques relatives aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci qui sont également applicables aux véhicules des catégories M₁ et N₁, les véhicules de ces catégories satisfont aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 6 et dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 7.

2. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont équipés de systèmes avancés de freinage d'urgence conçus et installés en deux phases et permettant:

- a) la détection de véhicules en mouvement et d'obstacles stationnaires en avant du véhicule à moteur au cours de la première phase;
- b) l'extension de la capacité de détection pour inclure également les usagers vulnérables de la route en avant du véhicule à moteur au cours de la deuxième phase.

3. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont équipés d'un système de maintien de la trajectoire.

4. Les systèmes avancés de freinage d'urgence et les systèmes de maintien de la trajectoire satisfont, en particulier, aux prescriptions suivantes:

- a) il est possible d'éteindre les systèmes uniquement un à la fois et uniquement à l'arrêt, lorsque le frein de stationnement est engagé, par une séquence complexe d'actions que le conducteur doit accomplir;
- b) les systèmes sont en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule;
- c) il est possible de supprimer facilement les avertissements sonores mais cette action ne supprime pas en même temps d'autres fonctions du système que les avertissements sonores.

5. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont équipés d'un enregistreur de données d'événement (d'accident). Les enregistreurs de données d'événement (d'accident) satisfont, en particulier, aux prescriptions suivantes:

- a) les données qu'ils sont capables d'enregistrer et de mémoriser en ce qui concerne l'intervalle de temps avant, pendant et après une collision comprennent, au minimum, la vitesse du véhicule, l'état et le taux d'activation de ses systèmes de sécurité et tout autre paramètre d'entrée pertinent des systèmes embarqués de sécurité active et d'évitement des accidents;
- b) il n'est pas possible de désactiver les dispositifs;
- c) la façon dont ils sont capables d'enregistrer et de mémoriser des données est telle que les données sont protégées contre la manipulation et peuvent être communiquées aux autorités nationales, sur la base de la législation nationale ou de l'Union, conformément au règlement (UE) n° 2016/679, via une interface normalisée pour les besoins de l'analyse des données d'accident, et telle que le type précis du véhicule, sa version et sa variante et, en particulier, les systèmes de sécurité active et d'évitement des accidents dont le véhicule est équipé peuvent être identifiés.

Toutefois, les données qu'un enregistreur de données d'événement (d'accident) est capable d'enregistrer et de mémoriser ne comprennent pas les quatre derniers chiffres de la partie

«désignation du véhicule» du numéro d'identification du véhicule, ni aucune autre information qui pourrait permettre l'identification individuelle du véhicule concerné.

6. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont conçus et construits de façon à offrir une zone étendue de protection contre les chocs de la tête dans le but d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route et d'atténuer leurs blessures potentielles en cas de collision.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour:

- a) la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 6 du présent article;
- b) la réception par type des enregistreurs de données d'événement (d'accident) en tant qu'entités techniques distinctes.

Article 8

Systèmes de protection frontale pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers

1. Les systèmes de protection frontale, qu'ils soient montés d'origine sur des véhicules des catégories M₁ et N₁ ou mis sur le marché en tant qu'entités techniques distinctes destinées à ces véhicules, sont conformes aux prescriptions énoncées au paragraphe 2, dans l'annexe IV et dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 3 du présent article.

2. Les systèmes de protection frontale mis sur le marché en tant qu'entités techniques distinctes sont accompagnés d'une liste détaillée des types de véhicules, de leurs variantes et de leurs versions pour lesquels le système de protection frontale a fait l'objet d'une réception par type, ainsi que d'instructions claires concernant le montage.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des systèmes de protection frontale visés au paragraphe 1 du présent article, y compris des prescriptions techniques concernant leur construction et leur installation.

Article 9

Prescriptions spécifiques relatives aux autobus et aux camions

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci qui sont également applicables aux véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, les véhicules de ces catégories satisfont aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 et dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 7. Les véhicules des catégories M₂ et M₃ satisfont également aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.

2. Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système d'avertissement de déviation de trajectoire et d'un système avancé de freinage d'urgence qui satisfont aux prescriptions énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 7.

3. Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés de systèmes avancés capables de détecter des usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule et d'avertir de leur présence ou d'éviter une collision avec ces usagers vulnérables de la route.

4. En ce qui concerne les systèmes visés aux paragraphes 2 et 3 du présent article, ils satisfont, en particulier, aux prescriptions suivantes:

- a) il est possible d'éteindre les systèmes uniquement un à la fois et uniquement à l'arrêt, lorsque le frein de stationnement est engagé, par une séquence complexe d'actions que le conducteur doit accomplir;
- b) les systèmes sont en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule;
- c) il est possible de supprimer facilement les avertissements sonores mais cette action ne supprime pas en même temps d'autres fonctions du système que les avertissements sonores.

5. Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont conçus et construits de façon à améliorer la visibilité directe des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur.

6. Les véhicules des catégories M₂ et M₃ dont la capacité est supérieure à 22 passagers, sans compter le conducteur, et qui sont construits avec des zones pour passagers debout afin de permettre un mouvement de passagers fréquent doivent être conçus et construits de manière à être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs en fauteuil roulant.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour:

- a) la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article;
- b) la réception par type des systèmes visés au paragraphe 3 du présent article en tant qu'entités techniques distinctes.

Article 10

Prescriptions spécifiques relatives aux véhicules fonctionnant à l'hydrogène

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci qui sont également applicables aux véhicules des catégories M et N, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène de ces catégories, leurs systèmes hydrogène et les composants de ces systèmes sont conformes aux prescriptions énoncées dans l'annexe V et dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 3 du présent article.

2. Les constructeurs font en sorte que les systèmes hydrogène et les composants hydrogène soient installés conformément aux prescriptions énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 3. Les constructeurs communiquent également, si nécessaire, des informations aux fins de l'inspection des systèmes et composants hydrogène pendant la durée de vie en service des véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de:

- a) définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules fonctionnant à l'hydrogène en ce qui concerne leurs systèmes hydrogène, et pour la réception par type des composants hydrogène, y compris des prescriptions concernant leur installation;

- b) modifier l'annexe V pour l'adapter au progrès technique.

Article 11

Prescriptions spécifiques relatives aux véhicules automatisés

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci qui sont applicables aux véhicules des catégories concernées, les véhicules automatisés sont conformes aux prescriptions énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 2 relatives:

- a) aux systèmes visant à remplacer le contrôle par le conducteur du véhicule, y compris la direction, l'accélération et le freinage;
- b) aux systèmes visant à communiquer au véhicule des informations en temps réel sur l'état du véhicule et la zone environnante;
- c) aux systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur;
- d) aux enregistreurs de données d'événement (d'accident) pour véhicules automatisés;
- e) au format harmonisé pour l'échange de données, par exemple pour la circulation en peloton de véhicules de marques différentes.

2. Afin d'assurer le fonctionnement en toute sécurité des véhicules automatisés sur les routes publiques, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour énoncer des prescriptions relatives aux systèmes et autres éléments énumérés aux points a) à e) du paragraphe 1 du présent article, et pour définir des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques applicables à la réception par type des véhicules automatisés au regard de ces prescriptions.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 12

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphes 3, 6 et 7, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 7, à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période indéterminée à compter du [*OP: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].

3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 4, paragraphes 3, 6 et 7, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 7, à l'article 8, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union*

européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphes 3, 6 et 7, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 7, de l'article 8, paragraphe 3, de l'article 9, paragraphe 7, de l'article 10, paragraphe 3, ou de l'article 11, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si aucune objection n'a été formulée par le Parlement européen ou par le Conseil dans les deux mois suivant la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objection. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 13

Dispositions transitoires

1. Le présent règlement n'invalide pas les réceptions UE par type délivrées à des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au règlement (CE) n° 78/2009, au règlement (CE) n° 79/2009, au règlement (CE) n° 661/2009 et à leurs mesures d'exécution au plus tard le [OP: *Prière d'insérer la date précédant immédiatement la date d'application du présent règlement*], à moins que les prescriptions concernées applicables à ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes aient été modifiées ou que de nouvelles prescriptions aient été ajoutées par le présent règlement et les actes délégués adoptés en vertu de celui-ci.

2. Les autorités compétentes en matière de réception continuent de délivrer des extensions des réceptions UE par type visées au paragraphe 1 du présent article.

3. Par dérogation aux dispositions du présent règlement, les États membres continuent d'autoriser, jusqu'aux dates spécifiées dans l'annexe VI, l'immatriculation de véhicules, ainsi que la vente ou la mise en service de composants, qui ne sont pas conformes aux prescriptions des règlements de l'ONU concernés énumérés dans ladite annexe.

Article 14

Dates de mise en œuvre

En ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, les autorités nationales:

- a) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, pour une prescription particulière, refusent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, de délivrer la réception UE par type ou la réception nationale par type pour de nouveaux types de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques distinctes qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci;

- b) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, pour une prescription particulière, considèrent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, que les certificats de conformité pour des véhicules neufs ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/..., et interdisent l'immatriculation de tels véhicules qui ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci;
- c) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, pour une prescription particulière, interdisent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, la mise sur le marché ou la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes, lorsqu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués adoptés en vertu de celui-ci.

Article 15

Modifications du règlement (UE) 2018/...

L'annexe II du règlement (UE) 2018/... est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

Article 16

Abrogation

1. Les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009, (CE) n° 631/2009 et (CE) n° 661/2009 ainsi que les règlements (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 sont abrogés avec effet à compter de la date d'application du présent règlement.

2. Les références aux règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 17

Entrée en vigueur et date d'application

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

Il est applicable à partir du [OP: prière d'insérer la date correspondant à 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le président*

*Par le Conseil
Le président*