



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 29 mai 2008 (30.05)
(OR. en)**

10099/08

**Dossier interinstitutionnel:
2008/0100 (COD)**

**ENT 113
ENV 334
CODEC 687**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 26 mai 2008

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité
générale des véhicules à moteur

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2008) 316 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.5.2008
COM(2008) 316 final

2008/0100 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des
véhicules à moteur**

{SEC(2008) 1908}

{SEC(2008) 1909}

(présentée par la Commission)

(EXPOSÉ DES MOTIFS)

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

L'objectif de la proposition est d'établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

La proposition vise à renforcer la sécurité des véhicules en prescrivant le montage obligatoire de certains éléments de sécurité avancés. La proposition vise également à renforcer les performances environnementales des véhicules en réduisant le bruit et les émissions de CO₂ des véhicules résultant des pneumatiques.

Enfin, la proposition contribue à la compétitivité de l'industrie automobile en simplifiant la législation existante concernant l'homologation des véhicules en matière de sécurité, en améliorant la transparence et en allégeant le fardeau administratif.

- **Contexte général**

Les prescriptions techniques pour l'homologation des véhicules à moteur concernant de nombreux éléments de sécurité et de protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau communautaire afin d'éviter des prescriptions qui diffèrent d'un État membre à l'autre, et d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement dans l'ensemble de la Communauté.

Il existe actuellement de nouvelles technologies qui peuvent améliorer considérablement la sécurité des véhicules (comme les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité) ou réduire les émissions de CO₂ (comme les pneumatiques à faible résistance au roulement). Des recherches ont montré qu'il y aurait de grands avantages à introduire de série de telles technologies sur les véhicules neufs. L'imposition d'exigences communes préviendrait également la fragmentation du marché intérieur, qui pourrait entraîner l'apparition de normes de produit différentes entre les États membres.

Dans sa communication intitulée «Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle»¹, la Commission a approuvé la recommandation du rapport CARS 21² de simplifier l'actuel cadre réglementaire relatif à l'homologation des véhicules. Suivant cette recommandation, la proposition simplifie grandement la législation relative à l'homologation en remplaçant 50 directives de base (et environ 100 directives modificatrices connexes) dans le domaine de la sécurité et des pneumatiques des véhicules à moteur par un règlement du Parlement et du Conseil.

¹ COM (2007) 22 final.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*: ISBN 92-79-00762-9.

- **Dispositions existantes dans le domaine couvert par la proposition**

Directive du Conseil 70/221/CEE, Directive du Conseil 70/222/CEE, Directive du Conseil 70/311/CEE, Directive du Conseil 70/387/CEE, Directive du Conseil 70/388/CEE, Directive du Conseil 71/320/CEE, Directive du Conseil 72/245/CEE, Directive du Conseil 74/60/CEE, Directive du Conseil 74/61/CEE, Directive du Conseil 74/297/CEE, Directive du Conseil 74/408/CEE, Directive du Conseil 74/483/CEE, Directive du Conseil 75/443/CEE, Directive du Conseil 76/114/CEE, Directive du Conseil 76/115/CEE, Directive du Conseil 76/756/CEE, Directive du Conseil 76/757/CEE, Directive du Conseil 76/758/CEE, Directive du Conseil 76/759/CEE, Directive du Conseil 76/760/CEE, Directive du Conseil 76/761/CEE, Directive du Conseil 76/762/CEE, Directive du Conseil 77/389/CEE, Directive du Conseil 77/538/CEE, Directive du Conseil 77/539/CEE, Directive du Conseil 77/540/CEE, Directive du Conseil 77/541/CEE, Directive du Conseil 77/649/CEE, Directive du Conseil 78/316/CEE, Directive du Conseil 78/317/CEE, Directive du Conseil 78/318/CEE, Directive du Conseil 78/549/CEE, Directive du Conseil 78/932/CEE, Directive du Conseil 89/297/CEE, Directive du Conseil 91/226/CEE, Directive du Conseil 92/21/CEE, Directive du Conseil 92/22/CEE, Directive du Conseil 92/23/CEE, Directive du Conseil 92/24/CEE, Directive du Conseil 92/114/CEE, Directive du Parlement européen et du Conseil 94/20/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 95/28/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 96/79/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 96/27/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 97/27/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 98/91/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 2000/40/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/56/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 2001/85/CE, Directive du Parlement européen et du Conseil 2003/97/CE.

La proposition et ses mesures d'application reprendront les prescriptions existantes énoncées dans les actes ci-dessus. Par rapport aux actes existants, la proposition définit de nouvelles prescriptions concernant certaines mesures de sécurité avancées, à savoir les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, les systèmes avancés de freinage d'urgence et les systèmes de détection de dérive de la trajectoire. La proposition rend en outre plus strictes les prescriptions concernant le bruit de roulement des pneumatiques et introduit de nouvelles exigences en ce qui concerne l'adhérence sur revêtement humide et la résistance au roulement des pneumatiques.

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

La proposition est cohérente avec l'objectif communautaire de rendre les routes plus sûres, telle qu'il est décrit, entre autres, dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports³, qui a été adopté par la Commission en 2001 et qui chapeaute le programme d'action européen pour la sécurité routière.

Par ailleurs, en ce qui concerne les aspects environnementaux, la proposition applique

³ COM(2001) 370 final.

deux des mesures identifiées dans la stratégie pour réduire les émissions de CO₂ des voitures décrites dans la communication de la Commission intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers»⁴.

Enfin, la proposition s'inscrit dans le contexte de la stratégie communautaire pour la simplification de l'environnement réglementaire annoncée dans la communication de la Commission intitulée «Mettre à jour et simplifier l'acquis communautaire»⁵, qui identifie le système d'homologation des véhicules à moteur comme un domaine prioritaire pour la simplification de la législation communautaire.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ÉTUDE D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Durant la mise au point de la proposition, la Commission a consulté les parties prenantes de différentes façons:

- Il y a eu une consultation générale par internet, couvrant tous les aspects de la proposition.
- En ce qui concerne les propositions sur les systèmes avancés de freinage d'urgence, un projet examinant les coûts et avantages potentiels résultant de l'équipement des véhicules de différentes classes avec de tels systèmes a été réalisé. Ce projet a été mené en coopération avec un groupe d'industriels concernés.
- En ce qui concerne les prescriptions relatives aux pneumatiques, plusieurs réunions avec des représentants de l'industrie du pneumatique, de groupes de recherche et de groupements d'intérêts dans le domaine de la protection de l'environnement ont été organisées afin de parvenir à un ensemble de prescriptions équilibré et réalisable.

Résumé des réponses et façon dont elles ont été prises en compte

Au cours de la consultation par Internet, les parties prenantes ont soulevé un certain nombre de points. L'étude d'impact accompagnant cette proposition rend compte de l'ensemble des aspects pertinents qui ont été abordés et examine les modalités de leur prise en considération.

⁴ COM (2007) 19 final.

⁵ COM (2003) 71 final.

Une consultation ouverte a été menée sur Internet du 23/8/2007 au 18/10/2007. La Commission a reçu 81 réponses. Les résultats peuvent être consultés sur Internet à l'adresse suivante:
<http://ec.europa.eu/entreprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

• **Recueil et utilisation de l'expertise**

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

La proposition requérait l'évaluation de différentes options de politique ainsi que des impacts économiques, sociétaux et environnementaux associés.

Méthodologie utilisée

Des études sur la faisabilité de la réduction du bruit de roulement des pneumatiques et sur les principaux coûts et avantages des systèmes avancés de freinage d'urgence ont été menées spécifiquement pour étayer le développement des aspects concernés de ce règlement. En outre, des études existantes sur la réduction du CO₂ (par TNO) et sur la réduction de la mortalité par accident de roulage (par COWI) ont été exploitées afin de quantifier les avantages probables des mesures proposées.

Dans le cas de l'étude sur le bruit des pneumatiques, les travaux suivants ont été menés par le consultant:

- Examen de la littérature sur le sujet, afin d'identifier les impacts sociaux et environnementaux du bruit des pneumatiques/de la route.
- Rassemblement et évaluation de données d'essai de bruit sur des pneumatiques existants de différentes catégories.
- Évaluation de la faisabilité d'une réduction des limites de bruit des pneumatiques, y compris l'impact possible sur d'autres paramètres de la conception des pneumatiques.
- Évaluation des réductions probables du bruit total résultant des mesures proposées, en utilisant des techniques appropriées de modélisation par ordinateur.
- Liaison avec diverses parties prenantes.

Dans le cas de l'étude sur les systèmes avancés de freinage d'urgence, les travaux suivants ont été menés par le consultant:

- Évaluation de scénarios d'accidents récents susceptibles d'être évités ou atténués grâce à cette technologie.
- Évaluation des capacités actuelles et futures des systèmes.
- Évaluation du «coût économique par véhicule» de l'installation de tels systèmes.
- Liaison avec diverses parties prenantes.

Principales organisations et principaux experts consultés

L'étude sur le bruit des pneumatiques a été effectuée par la FEHRL (Federation of European Highway Research). L'étude sur les systèmes avancés de freinage d'urgence a été réalisée par TRL (Transport research laboratory) Ltd.

Les valeurs limites de bruit des pneumatiques proposées dans l'annexe au présent règlement sont basées sur les recommandations de la FEHRL. Les travaux de TRL ont préconisé d'installer les systèmes avancés de freinage d'urgence en priorité sur les poids lourds. L'étude d'impact fait référence à d'autres études et recherches qui ont également été exploitées pour évaluer diverses options de politique. Dans tous les cas, l'option privilégiée a été sélectionnée sur la base d'une analyse coût-bénéfice, comme expliqué dans l'étude d'impact accompagnant la proposition.

Moyens mis en œuvre pour diffuser les avis d'experts

Tous les rapports de recherche complets et approuvés sont ou seront diffusés sur le site web de la DG Entreprises et industrie.

• **Étude d'impact**

Pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été envisagées:

1. Aspects liés à la simplification

- a) Ne rien faire. Cela signifierait que les 50 directives existantes seraient maintenues, avec des amendements supplémentaires si nécessaire. Les directives CE continueraient d'opérer en parallèle avec les règlements UNECE existants, leurs prescriptions techniques étant habituellement (mais pas toujours) équivalentes. Cette coexistence est actuellement une source de grande confusion pour les parties prenantes, qui ne sont pas étroitement associées au système d'homologation, et aboutit à un système réglementaire qui est moins que complètement transparent.
- b) Ne rien faire dans le cadre de l'exercice en cours mais réexaminer chaque directive à mesure qu'elle doit être amendée et décider alors si son remplacement s'impose. Cette option contribuerait effectivement à la simplification de l'environnement réglementaire. L'opération de simplification prendrait toutefois plusieurs années.
- c) Remplacer toutes les directives existantes par le règlement proposé. C'est l'option retenue car elle maximiserait les avantages de la simplification au profit, notamment, des autorités nationales et de l'industrie.

2. Technologies de sécurité avancées

- a) Ne rien faire et laisser le marché prendre l'initiative. Des fonctions telles que les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité font déjà leur apparition sur un nombre croissant de voitures dans certains marchés. En revanche, sur les poids lourds et les autocars de tourisme, pour lesquels les avantages de systèmes

électroniques de contrôle de la stabilité pourraient être plus importants que pour les voitures, l'incitation du marché à monter des systèmes électroniques de contrôle de la stabilité est souvent absente, étant donné que, contrairement au cas des voitures, les acheteurs ne sont généralement pas les bénéficiaires. Par ailleurs, sans normes harmonisées, des normes divergentes risquent de faire leur apparition dans l'UE et entraîner une fragmentation du marché intérieur.

- b) Établir des normes techniques pour les technologies de sécurité avancées (là où elles sont mises en œuvre) et permettre aux constructeurs de les installer en option. Bien qu'elle prévienne l'apparition de normes divergentes dans l'UE, comme expliqué ci-dessus, cette option n'assurerait pas que les fonctions de sécurité avancées soient mises en œuvre sur tous les véhicules.
- c) Établir des normes techniques et des prescriptions de montage obligatoires. Cette option assurerait que le plein potentiel des fonctions de sécurité avancées soit exploité. Étant donné l'existence d'un argument coût-bénéfice positif en faveur de ces systèmes, il apparaît que l'option de les rendre obligatoires est justifiée.

3. Prescriptions en matière de pneumatiques

Pour ce qui est des pneumatiques, la proposition introduit de nouvelles prescriptions concernant les aspects suivants: valeurs limites de bruit de roulement, valeurs limites de résistance au roulement, adhérence sur revêtement humide et système de contrôle de la pression des pneumatiques.

Pour chacun des aspects ci-dessus, les options suivantes ont été globalement examinées: a) ne rien faire; b) démarche volontaire/laisser l'initiative au marché; c) démarche contraignante avec difficulté technique moindre; d) démarche contraignante avec difficulté technique accrue.

L'option d) a été sélectionnée pour l'ensemble des aspects. Dans les cas de la résistance au roulement, de l'adhérence sur revêtement humide et des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, la recherche et le développement de produits en sont déjà à un stade assez avancés, de sorte que l'application d'exigences techniques plus strictes dans un délai relativement court est jugée réalisable. Concernant, en particulier, le système de contrôle de la pression des pneumatiques, la fixation d'une norme plus élevée maximiserait les avantages pour la sécurité et assurerait la probabilité maximale d'atteindre les objectifs de réduction du CO₂. Concernant le bruit de roulement, l'option d) a également été retenue parce que c'est la seule qui assurerait la réalisation des objectifs environnementaux de la proposition. Toutefois, comme les exigences en matière de bruit sont plus difficiles à satisfaire que les autres exigences, une période de mise en œuvre plus longue a été prévue.

La Commission a effectué une étude d'impact, inscrite dans le programme de travail, dont le rapport peut être consulté via Internet à l'adresse suivante:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>.

Dans la mesure où des études industrielles n'ont pu être achevées avant la finalisation de la proposition, la Commission est prête à examiner en profondeur les résultats de

ces études supplémentaires durant le processus législatif et, au besoin, à suggérer et à soutenir les adaptations nécessaires pour éviter tout impact négatif sur la sécurité des pneumatiques.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

• **Résumé de l'action proposée**

En abrogeant 50 directives, la proposition simplifie considérablement le système d'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité et aux pneumatiques.

La proposition introduit de nouvelles prescriptions obligatoires en ce qui concerne les systèmes de sécurité avancés. En particulier, la proposition impose le montage obligatoire de:

- systèmes électroniques de contrôle de la stabilité sur tous les véhicules;
- systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques sur les voitures particulières;
- systèmes avancés de freinage d'urgence et systèmes de détection de dérive de la trajectoire sur les poids lourds.

La proposition prévoit également qu'en cas de montage volontaire de systèmes avancés de freinage d'urgence et de systèmes de détection de dérive de la trajectoire sur d'autres catégories de véhicules, ces systèmes satisfassent aux exigences énoncées dans la proposition.

La proposition fixe des valeurs limites d'émission de bruit des pneumatiques plus strictes que celles imposées dans la législation actuelle et introduit de nouvelles exigences concernant l'adhérence sur revêtement humide et la résistance au roulement.

• **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 95 du traité.

• **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être atteints de façon satisfaisante par les États membres pour les raisons suivantes.

Les prescriptions techniques pour l'homologation 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 communautaire et une action isolée des États membres minerait l'ensemble du système d'homologation des véhicules. Une action au niveau de l'Union européenne s'impose pour éviter l'apparition

d'obstacles au marché intérieur.

Une action communautaire réalisera mieux 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 respecte donc le principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons suivantes:

Comme le montre l'étude d'impact, la proposition respecte le principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs, qui sont de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de sécurité publique et de protection de l'environnement.

La simplification du cadre réglementaire contribuera dans une large mesure à la réduction des coûts administratifs pour les autorités nationales et l'industrie.

- **Choix des instruments**

Instruments proposés: règlement.

D'autres moyens ne conviendraient pas pour les raisons suivantes:

Le recours à un règlement est jugé approprié car il donne l'assurance requise de respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

La proposition a recours à «l'approche à deux niveaux», qui a été introduite à l'origine à la demande du Parlement européen et utilisée dans d'autres actes législatifs. Cette approche prévoit que la proposition et l'adoption de la législation suivront deux voies différentes mais parallèles:

- premièrement, les dispositions fondamentales seront établies par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement ayant pour base l'article 95 du traité CE suivant la procédure de codécision (ci-après la «proposition de codécision»);
- deuxièmement, les spécifications techniques mettant en œuvre les dispositions fondamentales seront établies dans des règlements adoptés par la Commission conformément à la procédure réglementaire avec droit de regard prévue à l'article 5bis de la décision 1999/468/CE («propositions de comitologie»).

4. IMPLICATIONS BUDGÉTAIRES

La proposition n'a pas d'implications pour le budget de la Communauté.

5. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

- **Simulation, phase pilote et période transitoire**

La proposition prévoit des périodes transitoires pour accorder des délais suffisants aux constructeurs automobiles et fabricants de pneumatiques.

- **Simplification**

La proposition prévoit une simplification de la législation.

50 directives relatives à l'homologation des véhicules seront abrogées.

La proposition prévoit la simplification des procédures administratives pour les pouvoirs publics. Elle figure dans le programme continu de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire et dans son Programme de travail législatif sous la référence 2008/ENTR/004.

- **Abrogation de législation existante**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la législation existante.

- **Espace économique européen**

L'acte proposé concerne une affaire relevant de l'EEE et devrait donc être étendu à l'Espace économique européen.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur

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

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

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

vu la proposition de la Commission⁶,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁸,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit impérativement être assurée. À cette fin, un système de réception communautaire global pour les véhicules à moteur, établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules («Directive cadre»)⁹ est en place.
- (2) Le présent règlement est un nouveau règlement distinct dans le contexte de la procédure d'homologation communautaire au titre de la directive 2007/46/CE. Aussi, les annexes IV, VI et XI de cette directive doivent être modifiées en conséquence.
- (3) Les prescriptions techniques pour l'homologation des véhicules à moteur concernant de nombreux éléments de sécurité et de protection de l'environnement ont été harmonisées au niveau communautaire afin d'éviter des prescriptions qui diffèrent d'un État membre à l'autre, et d'assurer un niveau élevé de sécurité routière et de protection de l'environnement dans l'ensemble de la Communauté.
- (4) Il convient de fixer des exigences concernant, d'une part, la sécurité générale des véhicules à moteur et, d'autre part, les performances environnementales des pneumatiques, en raison de la disponibilité de systèmes de contrôle de la pression des

⁶ JO C , , p. .

⁷ OJ C , , p. .

⁸ JO C [...], [...], p.[...].

⁹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

pneumatiques qui amélioreront en même temps la sécurité et les performances environnementales des pneumatiques.

- (5) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Le présent règlement doit par conséquent se borner à énoncer des dispositions fondamentales concernant la sécurité des véhicules et les émissions de bruit et de CO₂ résultant des pneumatiques, tandis que les spécifications techniques seront établies par des mesures d'application adoptées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁰.
- (6) En particulier, la Commission doit être habilitée à établir les procédures, essais et prescriptions spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs unités techniques distinctes. La Commission doit en outre être habilitée à définir plus précisément les caractéristiques qu'un pneumatique doit posséder pour être qualifié de «pneumatique professionnel tout-terrain». La Commission doit également être habilitée à définir le champ d'application précis des exigences énoncées dans le présent règlement. En outre, la Commission doit être habilitée à établir des prescriptions de sécurité supplémentaires pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux. Par ailleurs, pour autant que cela soit techniquement et économiquement réalisable, la Commission doit être habilitée à étendre à d'autres catégories de véhicules que celles initialement couvertes, le montage de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et d'autres fonctions de sécurité avancées. La Commission doit également être habilitée à établir des procédures, essais et prescriptions techniques spécifiques pour l'homologation de systèmes de véhicule avancés autres que ceux mentionnés dans le présent règlement et à modifier les valeurs limites concernant la résistance au roulement et le bruit de roulement des pneumatiques à la suite de changements dans les procédures d'essais, sans abaisser le niveau d'ambition actuel en ce qui concerne la protection de l'environnement. Ces mesures étant de portée générale et ayant pour objet de compléter le présent règlement par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec droit de regard visée à l'article 5bis de la décision 1999/468/CE.
- (7) Le progrès technique dans le domaine des systèmes avancés de sécurité des véhicules offre de nouvelles possibilités de réduire la mortalité. Afin de maximiser le nombre de morts évitées, il est nécessaire de prévoir l'introduction de certaines de ces technologies.
- (8) Afin de simplifier la législation relative à l'homologation des véhicules conformément aux recommandations du rapport *CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*¹¹, il convient d'abroger plusieurs directives sans réduire le niveau de protection des usagers de la route. Les prescriptions énoncées dans ces directives doivent être reprises dans le présent règlement ou remplacées, le cas échéant, par des références aux règlements correspondants de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE), incorporées dans le droit

¹⁰ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

communautaire conformément à l'article 4 de la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions¹².

- (9) Il convient d'établir le principe que les véhicules doivent être conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure aux occupants et aux autres usagers de la route. À cette fin, les constructeurs doivent s'assurer que les véhicules sont conformes aux prescriptions en la matière énoncées dans le présent règlement. Ces dispositions doivent inclure, sans s'y limiter, des prescriptions relatives à l'intégrité structurelle des véhicules, aux systèmes d'aide à la conduite, aux systèmes de visibilité et d'information du conducteur sur l'état du véhicule et l'espace environnant, aux systèmes d'éclairage du véhicule, aux systèmes de protection des occupants du véhicule, à l'extérieur du véhicule et à ses accessoires, aux masses et dimensions du véhicule, aux pneumatiques, aux systèmes de sécurité avancés et à divers autres éléments. De plus, les véhicules doivent être conformes aux dispositions spécifiques relatives à certains véhicules de transport de marchandises et à leurs remorques ou aux dispositions spécifiques relatives aux autobus, le cas échéant.
- (10) Le calendrier pour l'introduction des nouvelles exigences spécifiques pour l'homologation des véhicules doit tenir compte de la faisabilité technique de ces exigences. De manière générale, les exigences ne doivent s'appliquer initialement qu'aux nouveaux types de véhicules. Un délai supplémentaire doit être accordé pour la mise en conformité des types de véhicule existants. Par ailleurs, le montage obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques ne doit initialement s'appliquer qu'aux voitures particulières. Le montage obligatoire d'autres dispositifs de sécurité avancés ne doit initialement s'appliquer qu'aux poids lourds.
- (11) Lorsque le constructeur du véhicule entreprend volontairement de monter des dispositifs avancés de sécurité, ceux-ci doivent être conformes aux exigences énoncées dans le présent règlement.
- (12) Il convient d'appliquer les mesures annoncées dans la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers»¹³ visant à réduire les émissions de CO₂ résultant des pneumatiques. Cette réduction doit être obtenue par l'utilisation de pneumatiques à faible résistance au roulement associés à des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques. Dans le même temps, il convient également d'énoncer des prescriptions visant à réduire le bruit des pneumatiques et de la route et d'assurer que les niveaux de sécurité des pneumatiques soient maintenus par l'introduction de prescriptions concernant l'adhérence sur revêtement humide. Le calendrier de mise en œuvre de ces dernières mesures doit refléter le défi que représente la conformité à toutes ces exigences. En particulier, en raison de la difficulté à satisfaire aux exigences en

¹² JO L 346 du 17.12.1997, p.78.

¹³ COM (2007) 19 final.

matière de bruit de roulement et compte tenu du temps nécessaire à l'industrie pour remplacer les gammes de pneumatiques existantes, il convient de prévoir une période plus longue pour l'application des exigences en matière de bruit de roulement aux pneumatiques neufs des types existants.

- (13) Certaines catégories de pneumatiques, y compris les pneumatiques tout-terrain professionnels qui sont soumis à une restriction de vitesse et les pneumatiques destinés uniquement aux véhicules immatriculés avant 1990, sont vraisemblablement produites en très petites quantités. Il convient donc d'exempter les pneumatiques de ces catégories de certaines prescriptions énoncées dans le présent règlement, lorsque les prescriptions en question sont incompatibles avec l'usage qui est fait de ces pneumatiques ou lorsque la gêne supplémentaire causée par ces prescriptions est disproportionnée.
- (14) Les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les systèmes avancés de freinage d'urgence et les systèmes de détection de déviation de trajectoire peuvent beaucoup pour réduire la mortalité. Il convient donc d'imposer le montage de tels systèmes sur les véhicules.
- (15) Il est important que les pièces de rechange de systèmes qui sont couverts par le présent règlement soient soumises à des exigences de sécurité et à des procédures d'homologation équivalentes. C'est pourquoi il convient de prévoir l'homologation des pièces de rechange et des unités techniques distinctes.
- (16) Les États membres devraient fixer des règles en ce qui concerne les pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces pénalités devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (17) Avec effet aux dates d'application aux véhicules neufs, aux pièces de rechange neuves et aux unités techniques distinctes neuves des exigences concernées énoncées dans le présent règlement, les directives du Conseil suivantes doivent être abrogées:
 - Directive 70/221/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁴,
 - Directive 70/222/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁵,

¹⁴ JO L 76 du 6.4.1970, p. 23. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

¹⁵ JO L 76 du 6.4.1970, p. 25. Directive modifiée par l'Acte d'adhésion de 1972.

- Directive 70/311/CEE du Conseil, du 8 juin 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁶,
- Directive 70/387/CEE du Conseil, du 27 juillet 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁷,
- Directive 70/388/CEE du Conseil, du 27 juillet 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁸,
- Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques¹⁹,
- Directive 72/245/CEE du Conseil, du 20 juin 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la suppression des parasites radioélectriques produits par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur²⁰,
- Directive 74/60/CEE du Conseil, du 17 décembre 1973, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur²¹,
- Directive 74/61/CEE du Conseil, du 17 décembre 1973, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules à moteur²²,
- Directive 74/297/CEE du Conseil, du 4 juin 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (comportement du dispositif de conduite en cas de choc)²³,
- Directive 74/408/CEE du Conseil, du 22 juillet 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage)²⁴,

¹⁶ JO L 133 du 18.6.1970, p. 10. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/7/CE de la Commission (JO L 40 du 13.2.1999, p. 36).

¹⁷ JO L 176 du 10.8.1970, p. 5. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/31/CE de la Commission (JO L 130 du 12.5.2001, p. 33).

¹⁸ JO L 176 du 10.8.1970, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

¹⁹ JO L 202 du 6.9.1971, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

²⁰ JO L 152 du 6.7.1972, p. 15. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

²¹ JO L 38 du 11.2.1974, p. 2. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/4/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 87 du 8.4.2000, p. 22).

²² JO L 38 du 11.2.1974, p. 22. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

²³ JO L 165 du 20.6.1974, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/662/CEE de la Commission (JO L 366 du 31.12.1991, p. 1).

²⁴ JO L 221 du 12.8.1974, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE

- Directive 74/483/CEE du Conseil, du 17 septembre 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux saillies extérieures des véhicules à moteur²⁵,
- Directive 75/443/CEE du Conseil, du 26 juin 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la marche arrière et à l'appareil indicateur de vitesse des véhicules à moteur²⁶,
- Directive 76/114/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux plaques et inscriptions réglementaires, ainsi qu'à leurs emplacements et modes d'apposition²⁷,
- Directive 76/115/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur²⁸,
- Directive 76/756/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques²⁹,
- Directive 76/757/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux catadioptres des véhicules à moteur et de leurs remorques³⁰,
- Directive 76/758/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux d'encombrement, aux feux de position avant, aux feux de position arrière et aux feux-stop des véhicules à moteur et de leurs remorques³¹,
- Directive 76/759/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux indicateurs de direction des véhicules à moteur et de leurs remorques³²,
- Directive 76/760/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs

²⁵ JO L 266 du 2.10.1974, p. 4. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/15/CE de la Commission (JO L 75 du 15.3.2007, p. 21).

²⁶ JO L 196 du 26.7.1975, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/39/CE de la Commission (JO L 177 du 5.7.1997, p. 15).

²⁷ JO L 24 du 30.1.1976, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

²⁸ JO L 24 du 30.1.1976, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/41/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 255 du 30.9.2005, p. 149).

²⁹ JO L 262 du 27.9.1976, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/35/CE de la Commission (JO L 157 du 19.6.2007, p. 14).

³⁰ JO L 262 du 27.9.1976, p. 32. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³¹ JO L 262 du 27.9.1976, p. 54. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³² JO L 262 du 27.9.1976, p. 71. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques³³,

- Directive 76/761/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux projecteurs pour véhicules à moteur assurant la fonction de feux de route et/ou de feux de croisement, ainsi qu'aux lampes électriques à incandescence pour ces projecteurs³⁴,
- Directive 76/762/CEE du Conseil, du 27 juillet 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux-brouillard avant des véhicules à moteur ainsi qu'aux lampes pour ces feux³⁵,
- Directive 77/389/CEE du Conseil, du 17 mai 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de remorquage des véhicules à moteur³⁶,
- Directive 77/538/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux-brouillard arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques³⁷,
- Directive 77/539/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux de marche arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques³⁸,
- Directive 77/540/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux feux de stationnement des véhicules à moteur³⁹,
- Directive 77/541/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur⁴⁰,
- Directive 77/649/CEE du Conseil, du 27 septembre 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur⁴¹,
- Directive 78/316/CEE du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement

³³ JO L 262 du 27.9.1976, p. 85. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³⁴ JO L 262 du 27.9.1976, p. 96. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³⁵ JO L 262 du 27.9.1976, p. 122. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³⁶ JO L 145 du 13.6.1977, p. 41. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/64/CE de la Commission (JO L 258 du 11.10.1996, p. 26).

³⁷ JO L 220 du 29.8.1977, p. 60. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³⁸ JO L 220 du 29.8.1977, p. 72. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

³⁹ JO L 220 du 29.8.1977, p. 83. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁴⁰ JO L 220 du 29.8.1977, p. 95. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁴¹ JO L 267 du 19.10.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 90/630/CEE de la Commission (JO L 341 du 6.12.1990, p. 20).

intérieur des véhicules à moteur (identification des commandes, témoins et indicateurs)⁴²,

- Directive 78/317/CEE du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de dégivrage et de désembuage des surfaces vitrées des véhicules à moteur⁴³,
- Directive 78/318/CEE du Conseil, du 21 décembre 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs d'essuie-glace et de lavage de véhicules à moteur⁴⁴,
- Directive 78/549/CEE du Conseil, du 12 juin 1978, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au recouvrement des roues des véhicules à moteur⁴⁵,
- Directive 78/932/CEE du Conseil, du 16 octobre 1978, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux appuie-tête des sièges des véhicules à moteur⁴⁶,
- Directive 89/297/CEE du Conseil, du 13 avril 1989, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques⁴⁷,
- Directive 91/226/CEE du Conseil, du 27 mars 1991, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux systèmes anti-projections de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques⁴⁸,
- Directive 92/21/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les masses et dimensions des véhicules à moteur de la catégorie M1⁴⁹,
- Directive 92/22/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages des véhicules à moteur et de leurs remorques⁵⁰,
- Directive 92/23/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage⁵¹,

⁴² JO L 81 du 28.3.1978, p. 3. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/91/CEE de la Commission (JO L 284 du 19.11.1993, p. 25).

⁴³ JO L 81 du 28.3.1978, p. 27.

⁴⁴ JO L 81 du 28.3.1978, p. 49. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁴⁵ JO L 168 du 26.6.1978, p. 45. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/78/CE de la Commission (JO L 354 du 31.12.1994, p. 10).

⁴⁶ JO L 325 du 20.11.1978, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁴⁷ JO L 124 du 5.5.1989, p. 1.

⁴⁸ JO L 103 du 23.4.1991, p. 5. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁴⁹ JO L 129 du 14.5.1992, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/48/CE de la Commission (JO L 233 du 30.9.1995, p. 73).

⁵⁰ JO L 129 du 14.5.1992, p. 11. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/92/CE de la Commission (JO L 291 du 8.11.2001, p. 24).

⁵¹ JO L 129 du 14.5.1992, p. 95. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/11/CE de la Commission (JO L 46 du 17.2.2005, p. 42).

- Directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur⁵²,
 - Directive 92/114/CEE du Conseil, du 17 décembre 1992, relative aux saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine des véhicules à moteur de catégorie N⁵³,
- (18) En outre, les directives suivantes du Parlement européen et du Conseil doivent également être abrogées:
- Directive 94/20/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules⁵⁴,
 - Directive 95/28/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative au comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur⁵⁵,
 - Directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE⁵⁶,
 - Directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE⁵⁷,
 - Directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 1997 concernant les masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 70/156/CEE⁵⁸,
 - Directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 1998 concernant les véhicules à moteur et leurs remorques destinés au transport de marchandises dangereuses par route et modifiant la directive 70/156/CEE relative à la réception CE par type des véhicules à moteur et de leurs remorques⁵⁹,
 - Directive 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au

⁵² JO L 129 du 14.5.1992, p. 154. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2004, p. 19.)

⁵³ JO L 409 du 31.12.1992, p. 17.

⁵⁴ JO L 195 du 29.7.1994, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁵⁵ JO L 281 du 23.11.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁵⁶ JO L 169 du 8.7.1996, p. 1.

⁵⁷ JO L 18 du 21.1.1997, p. 7. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/98/CE de la Commission (JO L 9 du 13.1.2000, p. 14).

⁵⁸ JO L 233 du 25.8.1997, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/19/CE de la Commission (JO L 79 du 26.3.2003, p. 6).

⁵⁹ JO L 11 du 16.1.1999, p. 25.

dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE⁶⁰,

- Directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 concernant le chauffage de l'habitacle des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 78/548/CEE du Conseil⁶¹,
- Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport de passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE⁶²,
- Directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception ou l'homologation des dispositifs de vision indirecte et des véhicules équipés de ces dispositifs, modifiant la directive 70/156/CEE et abrogeant la directive 71/127/CEE⁶³,

(19) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant la sécurité et les performances environnementales des véhicules à moteur et des pneumatiques ne sauraient être suffisamment réalisés par les États membres. En raison de la taille de l'action exigée, les objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. En conséquence, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité, visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Objet, champ d'application et définitions

Article premier

Objet

Le présent règlement énonce des prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et unités techniques distinctes qui leur sont destinés, en ce qui concerne leur sécurité.

Le présent règlement énonce également des prescriptions pour l'homologation des pneumatiques, en ce qui concerne les émissions de CO₂ et de bruit qui en résultent.

⁶⁰ JO L 203 du 10.8.2000, p. 9. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁶¹ JO L 292 du 9.11.2001, p. 21. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁶² JO L 42 du 13.2.2002, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

⁶³ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE.

Article 2
Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur des catégories M, N et O telles qu'elles sont définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, sous réserve des articles 5 à 10 du présent règlement.

Article 3
Définitions

Pour les besoins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 3 de la directive 2007/46/CE s'appliquent.

En outre, les définitions suivantes s'appliquent:

- (1) «Contrôle électronique de la stabilité» désigne une fonction de contrôle électronique qui améliore la stabilité dynamique du véhicule;
- (2) «Système de détection de dérive de la trajectoire» désigne un système qui avertit le conducteur d'une dérive involontaire du véhicule hors de sa trajectoire;
- (3) «Système avancé de freinage d'urgence» désigne un système qui peut détecter automatiquement une situation d'urgence et activer le système de freinage du véhicule, avec ou sans l'intervention du conducteur, pour ralentir le véhicule et ainsi éviter ou atténuer une collision;
- (4) «Indice de capacité de charge» désigne un ou deux nombres qui indiquent la charge que peut supporter le pneumatique, en montage simple ou en montage simple et en montage couplé, à la vitesse caractéristique de la catégorie de vitesse dont il relève, et lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation définies par le fabricant;
- (5) «Système de contrôle de la pression des pneumatiques» désigne un système monté sur un véhicule qui est capable d'évaluer la pression des pneumatiques ou la variation de la pression dans le temps et de transmettre l'information correspondante à l'utilisateur pendant que le véhicule roule;
- (6) «Pneumatique professionnel tout-terrain» désigne un pneumatique destiné à un usage mixte sur route et hors piste, ou à tout autre usage spécial;
- (7) «Pneumatique neige» désigne un pneumatique, portant l'inscription M+S ou M.S ou M&S, dont la sculpture, la composition ou la structure de la bande de roulement sont conçues principalement pour obtenir, sur route enneigée, de meilleures performances qu'avec un pneumatique normal en ce qui concerne sa capacité à amorcer ou à maintenir le déplacement du véhicule.
- (8) «Pneumatique de secours à usage temporaire de type T» désigne un pneumatique de secours à usage temporaire conçu pour être utilisé à une pression de gonflage supérieure à celles établies pour les pneumatiques standard et renforcés;

- (9) «Pneumatique traction» désigne un pneumatique neige des catégories C2 ou C3 conçu pour être monté sur le ou les axes moteurs du véhicule;
- (10) «Usager de la route non protégé» désigne les piétons, les cyclistes et les motocyclistes.

Chapitre II

Obligations des constructeurs

Article 4

Obligations générales

- 1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement.
- 2. Les constructeurs démontrent que tous les composants ou unités techniques distinctes qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement.

Article 5

Spécifications techniques et essais

- 1. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants et les autres usagers de la route.
- 2. Les constructeurs veillent à ce que les véhicules, composants et unités techniques distinctes soient conformes aux prescriptions concernées énoncées dans le présent règlement, y compris les prescriptions relatives:
 - a) à l'intégrité de la structure du véhicule, y compris les essais d'impact;
 - b) aux systèmes d'aide à la conduite du véhicule, y compris la direction, le freinage et les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité;
 - c) aux systèmes conçus pour donner au conducteur de la visibilité et des informations sur l'état du véhicule et de l'espace environnant, y compris les vitrages, les rétroviseurs et les systèmes d'information du conducteur;
 - d) aux systèmes d'éclairage du véhicule;
 - e) à la protection des occupants du véhicule, y compris l'aménagement intérieur, les appuie-tête, les ceintures de sécurité, les ancrages ISOfix ou les dispositifs intégrés de retenue pour enfants, les portières du véhicule;
 - f) à l'extérieur du véhicule et aux accessoires;
 - g) à la compatibilité électromagnétique;

- h) aux avertisseurs sonores;
 - i) aux systèmes de chauffage;
 - j) aux dispositifs destinés à empêcher l'utilisation non autorisée;
 - k) aux systèmes d'identification du véhicule;
 - l) aux masses et dimensions.
3. La Commission détermine à quelles catégories de véhicules parmi celles mentionnées à l'article 2 s'appliquent les exigences énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Les mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec droit de regard visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

Article 6

Exigences spécifiques relatives à certains véhicules des catégories N et O

1. Outre les exigences faisant l'objet des articles 5, 8, 9 et 10, les véhicules des catégories N et O satisfont, le cas échéant, aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 6 du présent article.
2. Les véhicules des catégories N₂ et N₃ sont construits de manière à assurer qu'en cas de collision frontale avec un autre véhicule, le risque de blessure par encastrement d'un occupant du véhicule soit minimisé.
3. Les véhicules des catégories N₂, N₃, O₃ et O₄ sont construits de manière à assurer qu'en cas de collision latérale avec un autre véhicule ou un usager de la route non protégé, le risque de blessure par encastrement de cet usager de la route non protégé ou d'un occupant du véhicule soit minimisé.
4. La cabine du véhicule ou l'espace prévu pour le conducteur et les passagers est suffisamment résistant pour offrir une protection aux occupants en cas d'impact ou de renversement.
5. Les véhicules de la catégorie N₂ d'une masse maximale supérieure à 7,5 tonnes et tous les véhicules des catégories N₃, O₃ et O₄ sont construits de manière à minimiser l'effet des projections du véhicule sur la visibilité d'autres véhicules sur la route.
6. La Commission établit des prescriptions de sécurité supplémentaires pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux.

Les mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec droit de regard visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

Article 7

Exigences spécifiques relatives aux véhicules des catégories M2 et M3

1. Outre les exigences faisant l'objet des articles 5, 8, 9 et 10, les véhicules des catégories M₂ et M₃ satisfont, le cas échéant, aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article.
2. La capacité de chargement d'un véhicule, y compris les passagers assis et debout et les utilisateurs de chaise roulante, est appropriée à la masse, à la taille et à la configuration du véhicule.
3. Les châssis des véhicules sont conçus et construits de façon à permettre la conduite du véhicule de manière sûre et stable, même à pleine capacité. Des mesures sont prises pour assurer l'accès et l'évacuation du véhicule en sécurité, notamment en cas d'urgence.
4. Les véhicules de la classe I sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs de chaise roulante.
5. Les matériaux utilisés pour l'intérieur de la carrosserie des autobus et des autocars évitent autant que possible, ou du moins retardent, la propagation des flammes afin de permettre aux occupants d'évacuer le véhicule en cas d'incendie.

Article 8

Classification des pneumatiques

1. Les types de pneumatiques sont classés selon les classes suivantes:
 - a) Pneumatiques de la classe C1 – pneumatiques destinés aux véhicules des catégories M₁, O₁ et O₂;
 - b) Pneumatiques de la classe C2 – pneumatiques destinés aux véhicules de plus de 3,5 t. des catégories M₂, M₃, N, O₃ ou O₄, ayant un indice de capacité de charge en montage simple ≤ 121 et un symbole de catégorie de vitesse \geq "N";
 - c) Pneumatiques de la classe C3 – pneumatiques destinés aux véhicules de plus de 3,5 t. des catégories M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ou O₄ ayant l'un des indices de capacité de charge suivants:
 - i) indice de capacité de charge en montage simple ≤ 121 et symbole de catégorie de vitesse \leq "M";
 - ii) indice de capacité de charge en montage simple ≥ 122 .

Un type de pneumatique peut être classé dans plus d'une des classes énoncées aux points a), b) et c) pour autant que ce type de pneumatique satisfasse à toutes les conditions de chaque classe pour laquelle il est homologué.

2. La liste des indices de capacité de charge et de leurs masses correspondantes figurant dans le règlement n° 54⁶⁴ de l'UNECE s'applique.

Article 9

Dispositions spécifiques relatives aux pneumatiques des véhicules

1. Tous les pneumatiques fournis dans l'équipement d'un véhicule, y compris, le cas échéant, les pneumatiques de secours, sont adaptés pour être montés sur les véhicules auxquels ils sont destinés, notamment en ce qui concerne leurs dimensions et leurs caractéristiques de vitesse et de charge.
2. Les véhicules de la catégorie M₁ sont équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques capable d'avertir le conducteur lorsque le niveau de pression d'un pneumatique est dangereusement faible et d'informer le conducteur lorsque le niveau de pression d'un pneumatique est sensiblement inférieur à la pression optimale pour minimiser la consommation de carburant.
3. Tous les pneumatiques C₁ satisfont aux prescriptions relatives à l'adhérence sur revêtement humide contenues dans la partie A de l'annexe I.
4. Tous les pneumatiques satisfont aux prescriptions relatives à la résistance au roulement contenues dans la partie B de l'annexe I.
5. Tous les pneumatiques satisfont aux prescriptions relatives au bruit de roulement contenues dans la partie C de l'annexe I.
6. Les paragraphes 3, 4 et 5 ne s'appliquent pas:
 - a) aux pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h;
 - b) aux pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur à 254 mm ou supérieur ou égal à 635 mm;
 - c) aux pneumatiques de secours à usage temporaire de type T;
 - d) aux pneumatiques conçus uniquement pour être montés sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le [1^{er} octobre 1990];
 - e) aux pneumatiques pourvus de dispositifs supplémentaires pour améliorer les propriétés de traction.
7. Les prescriptions relatives à la résistance au roulement et au bruit de roulement énoncées dans les parties B et C de l'annexe I ne s'appliquent pas aux pneumatiques professionnels tout-terrain.

⁶⁴ JO [...]

Article 10
Systèmes de véhicule avancés

1. Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système avancé de freinage d'urgence qui satisfait aux prescriptions du présent règlement.

Tout système avancé de freinage d'urgence monté volontairement par le constructeur sur un véhicule des catégories M₁ ou N₁ satisfait aux prescriptions du présent règlement.

2. Les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système de détection de dérive de la trajectoire qui satisfait aux prescriptions du présent règlement.

Tout système de détection de dérive de la trajectoire monté volontairement par le constructeur sur un véhicule des catégories M₁ ou N₁ satisfait aux prescriptions du présent règlement.

3. La Commission peut établir des procédures, essais et prescriptions techniques spécifiques pour l'homologation de systèmes de véhicule avancés autres que ceux mentionnés aux paragraphes 1 et 2.

Les mesures visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, en le complétant, sont adoptées conformément à la procédure de réglementation avec droit de regard visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

Chapitre III **Obligations des États membres**

Article 11

Homologation des véhicules, composants et unités techniques distinctes

1. Avec effet au 29 octobre 2012, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts aux articles 5 à 9 et à l'annexe I, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories spécifiées dans lesdits articles et leurs mesures d'application, et d'accorder l'homologation CE aux nouveaux types de composants ou d'unités techniques distinctes destinés à ces véhicules, qui ne satisfont pas aux prescriptions concernées du présent règlement.

2. Avec effet au 29 octobre 2014, les autorités nationales, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts aux articles 5, 6, 7, 8, à l'article 9, paragraphes 1 à 4, et dans les parties A et B de l'annexe I, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement pour les pneumatiques C3 et les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I, dans le cas de véhicules neufs des catégories spécifiées dans lesdits articles qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement, considèrent les certificats de conformité comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules et, dans le cas des pièces ou unités techniques

distinctes neuves qui leur sont destinées qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement, interdisent leur vente et leur mise en service.

3. Avec effet au 29 octobre 2016, les autorités nationales, pour des motifs liés au bruit de roulement des pneumatiques et, en ce qui concerne les pneumatiques C3, également pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement figurant dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I, dans le cas des véhicules neufs des catégories M, N et O qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement, considèrent les certificats de conformité comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules et, dans le cas des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement, interdisent leur vente et leur mise en service.
4. Avec effet au 29 octobre 2016, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationales aux nouveaux types de véhicule des catégories M, N ou O, et d'accorder l'homologation CE des pièces/unités techniques distinctes aux nouveaux types de pneumatiques destinés à ces véhicules, qui ne satisfont pas aux valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I.
5. Avec effet au 29 octobre 2018, les autorités nationales, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques C1 et C2, dans le cas des véhicules neufs des catégories M, N et O qui ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies au tableau 2 de la partie B de l'annexe I, considèrent les certificats de conformité comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules et, dans le cas des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules qui ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I, interdisent leur vente et leur mise en service.
6. Avec effet au 29 octobre 2020, les autorités nationales, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques C3, dans le cas des véhicules neufs des catégories M, N et O qui ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies au tableau 2 de la partie B de l'annexe I, considèrent les certificats de conformité comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules et, dans le cas des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules qui ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe I, interdisent leur vente et leur mise en service.
7. Avec effet au 29 octobre 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules couverts à l'article 10, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M₁ ou N₁ équipés d'un système avancé de freinage d'urgence et/ou d'un système de détection de dérive de la trajectoire, et d'accorder l'homologation CE de pièces/unités techniques distinctes

aux nouveaux types de systèmes avancés de freinage d'urgence ou de systèmes de détection de dérive de la trajectoire destinés à ces types de véhicules, qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement.

8. Avec effet au 29 octobre 2015, les autorités nationales, pour des motifs liés à la sécurité des véhicules couverts à l'article 10, dans le cas des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ et des véhicules neufs des catégories M1 et N1 équipés d'un système avancé de freinage d'urgence et/ou d'un système de détection de dérive de la trajectoire qui ne satisfont pas aux dispositions concernées au présent règlement, considèrent les certificats de conformité comme n'étant plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules et, dans le cas des systèmes neufs de freinage d'urgence et de détection de dérive de la trajectoire destinés à ces véhicules qui ne satisfont pas aux dispositions concernées du présent règlement, interdisent leur vente et leur mise en service.

9. Les autorités nationales permettent la vente et la mise en service de pièces et unités techniques distinctes homologuées avant la date mentionnée au paragraphe 1 et continuent d'accorder l'extension des homologations de ces pièces et unités techniques distinctes conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle ces homologations ont été initialement accordées, à moins que les prescriptions applicables à ces pièces et unités techniques distinctes n'aient été modifiées et/ou que de nouvelles exigences aient été ajoutées par le présent règlement.

Les autorités nationales permettent la vente et la mise en service, et continuent d'accorder des extensions aux homologations CE des pièces de rechange et unités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques de rechange, destinées aux véhicules homologués avant la date mentionnée au paragraphe 1, conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle ces homologations ont été initialement accordées.

10. Sans préjudice des paragraphes 1 à 9 et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application visées à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 13, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne peuvent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts aux articles 5 à 10, refuser d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à un nouveau type de véhicule ou d'accorder l'homologation CE des pièces/unités techniques distinctes à un nouveau type de pièce ou unité technique distincte, ou interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un véhicule neuf ou interdire la vente ou la mise en service d'une pièce ou unité technique distincte neuve lorsque le véhicule, la pièce ou l'unité technique distincte concerné satisfait aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.

Article 12 *Sanctions*

1. Les États membres établissent les règles concernant les sanctions applicables aux infractions des constructeurs aux dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles soient mises en œuvre. Les sanctions

prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission dans un délai ne dépassant pas dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.

2. Les types d'infractions qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:
 - a) les fausses déclarations au cours des procédures d'homologation ou des procédures de rappel;
 - b) la falsification de résultats d'essais en vue de l'homologation;
 - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception.

Chapitre IV

Dispositions finales

Article 13 *Mesures d'application*

1. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, relatifs aux procédures, essais et exigences spécifiques pour l'homologation en rapport avec les dispositions des articles 5 à 10 et de l'annexe I sont adoptées conformément à la procédure réglementaire avec droit de regard visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE. Ces mesures doivent inclure une définition plus précise des caractéristiques qu'un pneumatique doit posséder pour être qualifié de «pneumatique professionnel tout-terrain».
2. Dans la mesure où les dispositions adoptées au titre du paragraphe 1 ont trait à la modification des valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement des pneumatiques définies dans les parties B et C de l'annexe I à la suite de changements dans les procédures d'essais, elles sont établies sans abaisser le niveau d'ambition existant en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Article 14 *Amendements à la directive 2007/46/CE*

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

Article 15 *Abrogation*

1. Les directives 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE,

77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, 2003/97/CE sont abrogées avec effet au 29 octobre 2014.

2. La directive 92/23/CEE est abrogée avec effet au 29 octobre 2018.
3. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

Article 16
Entrée en vigueur

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

Il s'applique à partir du [29 octobre 2012].

Toutefois, l'article 5, paragraphe 3, l'article 6, paragraphe 6, l'article 10, paragraphe 3, l'article 11, paragraphe 10 et l'article 13, ainsi que les points 1 a) iii), 1 b) iii), 1 b) iv), 2 c), 3 a) iii), 3 b) iii), 3 c) iii), 3 d) iii), 3 e) iii) et 3 f) i) de l'annexe II s'appliquent à partir de la date d'entrée en vigueur. Les points 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i), 3 e) i) et 3 f) ii) de l'annexe II s'appliquent à partir du 29 octobre 2014. Les points 1 a) ii), 1 b) ii), 2 b), 3 a) ii), 3 b) ii), 3 c) ii), 3 d) ii) et 3 e) ii) de l'annexe II s'appliquent à partir du 29 octobre 2018.

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

ANNEXE I

Prescriptions concernant les pneumatiques relatives à l'adhérence sur revêtement humide, à la résistance au roulement et au bruit de roulement

Partie A – Prescriptions relatives à l'adhérence sur revêtement humide

Les pneumatiques de la classe C1 doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

Catégorie d'utilisation	Indice d'adhérence sur revêtement humide (G)
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse ("Q" ou en dessous moins "H") indiquant une vitesse maximale permise ne dépassant pas 160 km/h	$\geq 0,9$
Pneumatique neige avec un symbole de vitesse ("R" ou au-dessus plus "H") indiquant une vitesse maximale permise supérieure à 160 km/h	$\geq 1,0$
Pneumatique normal (type route)	$\geq 1,1$

Partie B – Résistance au roulement

Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour chaque type de pneumatique, mesurées conformément à ISO 28580, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes:

Tableau 1

Catégorie de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) <u>1^e phase</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tableau 2

Catégorie de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) <u>2^e phase</u>
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Partie C – Bruit de roulement

1. Les niveaux de bruit déterminés conformément à la procédure spécifiées dans les mesures d'application du présent règlement ne doivent pas dépasser les limites indiquées au point 1.1 ou 1.2. Les tableaux des points 1.1 et 1.2 représentent les valeurs mesurées corrigées de la température, excepté dans le cas des pneumatiques C3, et de la tolérance de l'instrument et arrondies à la valeur entière la plus proche.

- 1.1 Pneumatiques de la classe C1, en référence à la largeur nominale du boudin du pneumatique qui a été testé:

Classe pneumatique	de Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

- 1.2 Les pneumatiques des classes C2 et C3, en référence à la catégorie d'utilisation de la gamme de pneumatiques:

Classe pneumatique	de Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB(A)
C2	Normal	72
	Pneumatiques traction	73
C3	Normal	73
	Pneumatiques traction	75

ANNEXE II

Amendements à la directive 2007/46/CE

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

1. La partie I de l'annexe IV est modifiée comme suit:

a) Le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 38, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Applicabilité										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
63	Sécurité générale	[CE] N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	[L ..., ..., p. ... référence au présent règlement à insérer]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) L'appendice est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 37, 44, 45 et 50 à 54 du tableau sont supprimés;
- ii) Le point 46 du tableau est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M ₁
63	Sécurité générale	[CE] N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	[L ..., ..., p. ... référence au présent règlement à insérer]	P/A

ii) dans la «légende», le texte suivant est ajouté:

P/A: Le présent règlement est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini dans les mesures d'application du règlement.

2. Dans l'appendice à l'annexe VI, le tableau est modifié comme suit:

- a) Les points 3 à 10, 12 à 38, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;
- b) Le point 46 est supprimé;
- c) Le point 63 suivant est ajouté:

Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	Modifié par	Applicable aux variantes
63. Sécurité générale	[CE) N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	[L ..., ..., p... référence au présent règlement à insérer]		

3. L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Dans l'appendice 1, le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 38, 44, 45 et 47 à 54 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Sécurité générale	[CE) N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	P/A	P/A	P/A	P/A

b) Dans l'appendice 2, le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 38, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sécurité générale	[CE) N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

c) Dans l'appendice 3, le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 37, 44, 45 et 50 à 54 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₁
63	Sécurité générale	[CE) N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	P/A

d) Dans l'appendice 4, le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 13 à 36, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;
- iii) Le point 63 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sécurité générale	[CE) N° .../... numéro du présent règlement à insérer]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

e) Dans l'appendice 5, le tableau est modifié comme suit:

- i) Les points 3 à 10, 12 à 36, 42 à 45 et 47 à 57 sont supprimés;
- ii) Le point 46 est supprimé;

iii) Le point 58 suivant est ajouté:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Grue mobile de la catégorie N3
58	Sécurité générale	[CE) N° .../... <i>numéro du présent règlement à insérer</i>]	P/A

f) La «signification des lettres» est modifiée comme suit:

i) Les points C, U, W₅, et W₆ sont supprimés.

ii) Le texte suivant est ajouté:

«P/A: Le présent acte réglementaire est partiellement applicable.
Le champ d'application précis est défini dans les mesures d'application du règlement.»