

I

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

RÈGLEMENTS

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux est 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» ⁽³⁾), est en place.

(2) Le présent règlement est un règlement distinct aux fins de la procédure d'homologation communautaire prévue par la directive 2007/46/CE. Les annexes IV, VI, XI et XV de ladite directive devraient donc être modifiées en conséquence.

(3) Le présent règlement est sans préjudice de la procédure de réception par type en une seule étape et de la procé-

dure de réception par type mixte de véhicules prévues à l'article 6 de la directive 2007/46/CE.

(4) Les exigences 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 exigences 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.

(5) Par conséquent, le présent règlement vise également à renforcer la compétitivité de l'industrie automobile communautaire tout en permettant aux États membres d'assurer une surveillance efficace du marché en ce qui concerne le respect des exigences spécifiques pour l'homologation énoncées dans le présent règlement en ce qui concerne la mise sur le marché des produits concernés.

(6) 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 pneumatiques qui améliorent en même temps la sécurité et les performances environnementales des pneumatiques.

(7) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été appliquée à la législation communautaire sur les véhicules. Le présent règlement devrait, 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 devraient être 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 Commission ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Avis du 14 janvier 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 mars 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 juin 2009.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (8) En particulier, la Commission devrait être habilitée à établir les procédures, essais et prescriptions spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs composants et de leurs entités techniques distinctes; à définir plus précisément les caractéristiques qu'un pneumatique doit posséder pour être qualifié de «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé», pneumatique «extra load», «pneumatique neige», «pneumatique de secours à usage temporaire de type T», ou «pneumatique traction»; à établir des exigences de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux; à exempter certains véhicules ou classes de véhicules de catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ de l'obligation d'être équipés de systèmes avancés de freinage d'urgence et/ou de systèmes de détection de dérive de la trajectoire; 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 de protection de l'environnement; à établir des règles concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit des pneumatiques; à réduire la période durant laquelle les pneumatiques ne satisfaisant pas aux exigences introduites par le présent règlement et ses mesures d'application peuvent continuer d'être vendus, et à modifier l'annexe IV en vue d'y inclure les règlements de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (règlements CEE-ONU) qui revêtent un caractère contraignant en vertu 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 prescriptions ⁽¹⁾. Ces mesures étant de portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (9) Outre l'initiative actuelle de la Commission visant à définir un système de classification des routes, la Commission devrait présenter, dans les 12 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, une proposition relative à la classification des routes de l'UE en fonction du bruit qu'elles produisent, qui viendra compléter la cartographie du bruit des transports par véhicule à moteur dans le but d'établir des priorités et des exigences appropriées pour les revêtements, ainsi que des limites maximales d'émission de bruit.
- (10) Le progrès technique dans le domaine des systèmes avancés de sécurité des véhicules offre de nouvelles possibilités de réduire la mortalité. Afin de minimiser le nombre de morts, il est nécessaire d'introduire quelques-unes des technologies nouvelles adéquates.
- (11) Le recours obligatoire et systématique aux technologies de pointe en matière de fabrication de pneumatiques et aux pneumatiques à faible résistance au roulement joue un rôle déterminant dans la réduction de la part des transports routiers dans les émissions de gaz à effet de serre, tout en favorisant, parallèlement, l'innovation, l'emploi et la compétitivité du secteur automobile communautaire.
- (12) Afin de simplifier la législation relative à l'homologation des véhicules conformément aux recommandations contenues dans le rapport final du groupe de haut niveau CARS 21, il convient d'abroger plusieurs directives sans réduire le niveau de protection des usagers de la route. Les exigences énoncées dans ces directives devraient être reprises dans le présent règlement ou remplacées, le cas échéant, par des références aux règlements CEE-ONU, incorporées dans le droit communautaire conformément à la décision 97/836/CE. Afin de réduire les charges administratives liées à la procédure d'homologation, il convient d'autoriser les constructeurs de véhicules à procéder à l'homologation aux fins du présent règlement, le cas échéant en obtenant l'homologation conformément au règlement CEE-ONU pertinent, comme indiqué à l'annexe IV du présent règlement.
- (13) Il convient que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure à leurs occupants et aux autres usagers de la route. À cette fin, il est nécessaire que les constructeurs veillent à ce que les véhicules soient conformes aux exigences en la matière énoncées dans le présent règlement et ses mesures d'application. Ces dispositions devraient inclure, sans s'y limiter, des exigences relatives à l'intégrité structurelle des véhicules, aux systèmes d'aide à la conduite, aux systèmes procurant au conducteur visibilité et information 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 et aux systèmes de sécurité avancés et à divers autres éléments. En outre, il est nécessaire que les véhicules soient conformes aux dispositions spécifiques relatives à certains véhicules de transport de marchandises et à leurs remorques ou aux dispositions spécifiques relatives aux autobus, selon le cas.
- (14) Le calendrier pour l'introduction des nouvelles exigences spécifiques pour l'homologation des véhicules devrait tenir compte de la faisabilité technique de ces exigences. De manière générale, les exigences ne devraient s'appliquer initialement qu'aux nouveaux types de véhicules. Un délai supplémentaire devrait 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 devrait initialement s'appliquer qu'aux voitures particulières. Le montage obligatoire d'autres dispositifs de sécurité avancés ne devrait initialement s'appliquer qu'aux poids lourds.
- (15) Il convient que la Commission continue à évaluer la faisabilité technique et économique ainsi que la maturité commerciale d'autres dispositifs de sécurité de pointe, et qu'elle présente un rapport comprenant, le cas échéant, des propositions de modification du présent règlement, au plus tard le 1^{er} décembre 2012, puis tous les trois ans.

⁽¹⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

- (16) La Commission devrait évaluer la faisabilité de l'extension de l'installation obligatoire de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, de systèmes de détection de dérive de la trajectoire et de systèmes avancés de freinage d'urgence à d'autres catégories de véhicules et, le cas échéant, proposer de modifier le présent règlement.
- (17) La Commission devrait évaluer la faisabilité d'un renforcement des exigences concernant l'adhérence des pneumatiques sur revêtement humide et, le cas échéant, proposer de modifier le présent règlement. Les États membres devraient assurer une surveillance efficace du marché.
- (18) Tout le potentiel d'amélioration de la sécurité, de réduction des émissions de CO₂ et du bruit de la circulation ne peut être réalisé qu'en liaison avec un dispositif d'étiquetage destiné à informer les consommateurs des performances des pneumatiques.
- (19) Il convient d'appliquer les mesures annoncées dans la communication de la Commission du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers» visant à réduire les émissions de CO₂ résultant des pneumatiques. Cette réduction devrait être obtenue par l'utilisation de pneumatiques à faible résistance au roulement en combinaison avec des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques. En même temps, il convient également d'établir des exigences visant à réduire le bruit de roulement et des exigences en matière d'adhérence sur revêtement humide assurant le maintien des niveaux de sécurité des pneumatiques. Le calendrier de mise en œuvre de ces mesures devrait refléter le défi que représente la conformité à toutes ces exigences. En particulier, en raison de la difficulté à satisfaire aux exigences en 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.
- (20) Certaines classes 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 ces classes de pneumatiques de certaines exigences énoncées dans le présent règlement et ses mesures d'application, lorsque les exigences en question sont incompatibles avec l'usage qui est fait de ces pneumatiques ou lorsque la gêne supplémentaire causée par ces exigences est disproportionnée.
- (21) En ce qui concerne les pneumatiques rechapés, la Commission devrait procéder à une évaluation appropriée du secteur associant l'ensemble des intéressés et évaluer l'opportunité de modifier le régime réglementaire actuel.
- (22) Il convient d'établir des tolérances pour certaines valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement concernant des classes spécifiques de pneumatiques, afin de tenir compte de leurs caractéristiques en matière de conception et de performances. Il convient notamment d'attribuer ces tolérances aux pneumatiques conçus pour obtenir, dans des conditions de neige extrêmes, de meilleures performances de traction et de freinage.
- (23) Les pneumatiques à usage spécial équipent des véhicules accédant à des chantiers de construction, des exploitations forestières et des sites miniers, et sont donc essentiellement conçus pour obtenir de meilleures performances hors piste que les pneumatiques destinés à être utilisés uniquement sur route. Afin d'obtenir ces performances, ils sont construits à base de matériaux leur permettant de mieux résister aux dégradations que les pneumatiques normaux et disposent d'un profil en bloc. Étant donné que ces deux caractéristiques essentielles de leur conception font que les pneumatiques à usage spécial produisent davantage de bruit que les pneumatiques normaux, ces pneumatiques devraient être autorisés à émettre plus de bruit que les pneumatiques normaux.
- (24) 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 que la Commission impose le montage de tels systèmes, conformément aux règlements CEE-ONU, sur les catégories de véhicules pour lesquels cela est opportun et pour lesquels il est démontré qu'ils amélioreront le niveau de sécurité générale. Une période de transition suffisante devrait être prévue pour permettre l'adoption des mesures d'application nécessaires et, par la suite, le développement et l'incorporation aux véhicules de ces technologies complexes.
- (25) À partir de 2011 en ce qui concerne les nouvelles homologations, et à partir de 2014 en ce qui concerne les nouveaux véhicules, les délais de mise en œuvre concernant le montage obligatoire de systèmes de contrôle électronique de la stabilité sur les poids lourds devraient être alignés sur les dates fixées dans le présent règlement.
- (26) Avant l'introduction de systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, la Commission devrait prévoir des actions d'information sur l'efficacité de ces systèmes et des campagnes de promotion de leur vente. La Commission devrait aussi surveiller l'évolution des prix afin de s'assurer que le montage de ces équipements rendus nécessaires par de nouvelles normes de sécurité n'augmente pas dans des proportions excessives le prix des véhicules neufs.
- (27) Les mesures proposées ultérieurement en vertu du présent règlement ou les procédures à prévoir en application de celui-ci devraient être conformes aux principes énoncés par la Commission dans sa communication du 7 février 2007 intitulée «Un cadre réglementaire pour le secteur automobile du XXI^e siècle». Notamment, en vue de mieux légiférer et par souci de simplification, il convient d'autoriser les références à des normes ou à des règlements internationaux existants dans le présent règlement, sans les reproduire dans l'ordre juridique communautaire, afin d'éviter d'avoir constamment à mettre à jour la législation communautaire en vigueur en matière de spécifications techniques.

- (28) Il importe que les pièces de rechange de systèmes qui sont couvertes par le présent règlement soient soumises à des exigences de sécurité et à des procédures d'homologation équivalentes. Il convient, par conséquent, de prévoir l'homologation des pièces de rechange et des entités techniques distinctes.
- (29) Les États membres devraient fixer des règles en ce qui concerne les sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (30) Le présent règlement est lié au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽¹⁾, et au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽²⁾. En particulier, les dispositions du présent règlement concernant la réduction des émissions de CO₂ devraient être liées, autant que possible, aux mesures additionnelles destinées à atteindre la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂ par rapport à l'objectif de réduction des émissions de 130 g de CO₂.
- (31) La Commission devrait proposer, en temps voulu, d'autres modifications au présent règlement ou formuler d'autres propositions dans le cadre d'une approche plus intégrée après une évaluation d'impact globale couvrant l'ensemble des mesures supplémentaires éventuelles destinées à atteindre les objectifs d'émission de CO₂ et les autres technologies proposées sur le marché, y compris les technologies de maintien de la pression des pneumatiques, l'amélioration des revêtements des routes et toute autre nouvelle technologie utile, ainsi que les exigences en matière d'efficacité des systèmes de climatisation qui ont déjà ou pourraient avoir une incidence manifeste sur la résistance des pneumatiques au roulement ou sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂.
- (32) Une approche cohérente et globale devrait être mise en œuvre face au problème du bruit de roulement. Compte tenu de l'incidence considérable des revêtements sur le bruit de roulement, la norme ISO 10844 est en cours de révision et devrait, à ce titre, être prise en compte afin d'optimiser les revêtements des routes. Les États membres devraient investir davantage dans l'amélioration des revêtements dans le cadre des normes ISO existantes. De plus, il convient d'élaborer une politique générale en matière d'émissions de bruit couvrant l'ensemble des moyens de transport, y compris le bruit de l'aviation et des transports ferroviaires en plus du bruit de la circulation routière.
- (33) Avec effet aux dates d'application aux véhicules neufs, aux pièces de rechange neuves et aux entités techniques distinctes neuves des exigences concernées énoncées dans le présent règlement, les directives ci-après devraient, par conséquent, 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 remorques ⁽³⁾,
 - 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 remorques ⁽⁴⁾,
 - 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 remorques ⁽⁵⁾,
 - 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 remorques ⁽⁶⁾,
 - 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 remorques ⁽⁷⁾,
 - 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 remorques ⁽⁸⁾,
 - 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 moteur ⁽⁹⁾,
 - 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 moteur ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽³⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 133 du 18.6.1970, p. 10.

⁽⁶⁾ JO L 176 du 10.8.1970, p. 5.

⁽⁷⁾ JO L 176 du 10.8.1970, p. 12.

⁽⁸⁾ JO L 202 du 6.9.1971, p. 37.

⁽⁹⁾ JO L 152 du 6.7.1972, p. 15.

⁽¹⁰⁾ JO L 38 du 11.2.1974, p. 2.

- 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 moteur ⁽¹⁾,
- 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) ⁽²⁾,
- 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) ⁽³⁾,
- 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 moteur ⁽⁴⁾,
- 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 moteur ⁽⁵⁾,
- 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'apposition ⁽⁶⁾,
- 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 moteur ⁽⁷⁾,
- 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 remorques ⁽⁸⁾,
- directive 76/757/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux catadioptrés des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽⁹⁾,
- 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 remorques ⁽¹⁰⁾,
- 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 remorques ⁽¹¹⁾,
- directive 76/760/CEE du Conseil du 27 juillet 1976 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽¹²⁾,
- 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 projecteurs ⁽¹³⁾,
- 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 feux ⁽¹⁴⁾,
- 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 moteur ⁽¹⁵⁾,
- 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 remorques ⁽¹⁶⁾,
- 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 remorques ⁽¹⁷⁾,
- 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 moteur ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ JO L 38 du 11.2.1974, p. 22.

⁽²⁾ JO L 165 du 20.6.1974, p. 16.

⁽³⁾ JO L 221 du 12.8.1974, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 266 du 2.10.1974, p. 4.

⁽⁵⁾ JO L 196 du 26.7.1975, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 24 du 30.1.1976, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 24 du 30.1.1976, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 32.

⁽¹⁰⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 54.

⁽¹¹⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 71.

⁽¹²⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 85.

⁽¹³⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 96.

⁽¹⁴⁾ JO L 262 du 27.9.1976, p. 122.

⁽¹⁵⁾ JO L 145 du 13.6.1977, p. 41.

⁽¹⁶⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 60.

⁽¹⁷⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 72.

⁽¹⁸⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 83.

- 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 moteur ⁽¹⁾,
- directive 77/649/CEE du Conseil du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur ⁽²⁾,
- directive 78/316/CEE du Conseil du 21 décembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (identification des commandes, témoins et indicateurs) ⁽³⁾,
- 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 moteur ⁽⁴⁾,
- 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 moteur ⁽⁵⁾,
- 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 moteur ⁽⁶⁾,
- 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 moteur ⁽⁷⁾,
- 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 remorques ⁽⁸⁾,
- 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 remorques ⁽⁹⁾,
- directive 92/21/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les masses et dimensions des véhicules à moteur de la catégorie M₁ ⁽¹⁰⁾,
- 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 remorques ⁽¹¹⁾,
- 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 montage ⁽¹²⁾,
- 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 moteur ⁽¹³⁾,
- 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 N ⁽¹⁴⁾,
- 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 véhicules ⁽¹⁵⁾,
- 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 moteur ⁽¹⁶⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁷⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁸⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ JO L 220 du 29.8.1977, p. 95.

⁽²⁾ JO L 267 du 19.10.1977, p. 1.

⁽³⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 27.

⁽⁵⁾ JO L 81 du 28.3.1978, p. 49.

⁽⁶⁾ JO L 168 du 26.6.1978, p. 45.

⁽⁷⁾ JO L 325 du 20.11.1978, p. 1.

⁽⁸⁾ JO L 124 du 5.5.1989, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 103 du 23.4.1991, p. 5.

⁽¹⁰⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 1.

⁽¹¹⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 11.

⁽¹²⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 95.

⁽¹³⁾ JO L 129 du 14.5.1992, p. 154.

⁽¹⁴⁾ JO L 409 du 31.12.1992, p. 17.

⁽¹⁵⁾ JO L 195 du 29.7.1994, p. 1.

⁽¹⁶⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 1.

⁽¹⁷⁾ JO L 169 du 8.7.1996, p. 1.

⁽¹⁸⁾ JO L 18 du 21.1.1997, p. 7.

⁽¹⁹⁾ JO L 233 du 25.8.1997, p. 1.

— 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 remorques ⁽¹⁾,

— directive 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE ⁽²⁾,

— 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 Conseil ⁽³⁾,

— 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/CE ⁽⁴⁾,

— 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/CEE ⁽⁵⁾.

(34) Étant donné que l'objectif 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 peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité, consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

⁽¹⁾ JO L 11 du 16.1.1999, p. 25.

⁽²⁾ JO L 203 du 10.8.2000, p. 9.

⁽³⁾ JO L 292 du 9.11.2001, p. 21.

⁽⁴⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des exigences:

- 1) pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, en ce qui concerne leur sécurité,
- 2) pour l'homologation des véhicules à moteur portant sur la sécurité, l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et sur l'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des indicateurs de changement de vitesse, et
- 3) pour l'homologation des pneumatiques nouvellement produits, en ce qui concerne leur sécurité, leur capacité de résistance au roulement et le bruit de roulement qu'ils émettent.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M, N et O et aux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés tels que définis à l'annexe II, section A, de la directive 2007/46/CE, sous réserve des articles 5 à 12 du présent règlement.

Article 3

Définitions

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

En outre, on entend par:

- 1) «contrôle électronique de la stabilité»: une fonction de contrôle électronique qui améliore la stabilité dynamique du véhicule;
- 2) «véhicule M₂ ou M₃ de classe I»: un véhicule M₂ ou M₃ d'une capacité de plus de 22 passagers outre le conducteur et comprenant des zones pour les passagers se tenant debout, en vue de permettre les mouvements fréquents des passagers;
- 3) «véhicule M₂ ou M₃ de classe A»: un véhicule M₂ ou M₃ d'une capacité n'excédant pas 22 passagers, outre le conducteur, destiné à transporter des passagers en position debout et comportant des sièges et des zones pour passagers debout;
- 4) «système de détection de dérive de la trajectoire»: un système qui avertit le conducteur d'une dérive involontaire du véhicule hors de sa trajectoire;

- 5) «système avancé de freinage d'urgence»: un système qui peut détecter automatiquement une situation d'urgence et activer le système de freinage du véhicule pour ralentir le véhicule et ainsi éviter ou atténuer une collision;
- 6) «indice de capacité de charge»: un ou deux nombres qui indiquent la charge que peut supporter le pneumatique, en montage simple ou en montage simple et en montage jumelé, à la vitesse caractéristique de la catégorie de vitesse dont il relève, et lorsqu'il est utilisé conformément aux prescriptions définies par le fabricant;
- 7) «système de contrôle de la pression des pneumatiques»: 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;
- 8) «pneumatique à usage spécial»: un pneumatique conçu à la fois pour un usage routier et un usage non routier, ou pour d'autres utilisations spéciales;
- 9) «pneumatique professionnel tout-terrain»: un pneumatique à usage spécial utilisé essentiellement hors piste, dans des conditions difficiles;
- 10) «pneumatique renforcé ou "extra load"»: une structure de pneumatique de gamme C1 dans laquelle la carcasse du pneumatique est conçue pour supporter une charge plus importante qu'un pneumatique standard de même classe;
- 11) «pneumatique neige»: un pneumatique 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;
- 12) «pneumatique de secours à usage temporaire de type T»: 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;
- 13) «pneumatique traction»: un pneumatique de classe C2 ou C3, portant l'inscription «M+S» ou «M.S» ou «M&S» et conçu pour être monté sur le ou les essieux moteurs du véhicule;
- 14) «usager de la route non protégé»: les piétons, les cyclistes et les motocyclistes;
- 15) «indicateur de changement de vitesse»: un indicateur visible qui recommande au conducteur de changer de vitesse;
- 16) «boîte de vitesse manuelle»: une boîte de vitesse pouvant être utilisée de sorte que le changement entre toutes les vitesses ou entre certaines d'entre elles est toujours une conséquence immédiate d'une action du conducteur, indépendamment de son exécution physique. Ceci ne couvre pas les systèmes dans lesquels le conducteur peut uniquement présélectionner une certaine stratégie de changement de vitesse ou limiter le nombre de vitesses disponibles pour la conduite, et les changements de vitesse proprement dits sont effectués indépendamment de la décision du conducteur, en fonction de certains schémas de conduite.

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 et à ses mesures d'application.
2. Les constructeurs peuvent demander l'homologation en ce qui concerne tous les systèmes et l'installation de tous les composants et entités techniques distinctes prévus par le présent règlement ou en ce qui concerne un ou plusieurs systèmes et l'installation d'un ou de plusieurs composants et d'une ou de plusieurs entités techniques distinctes visés par le présent règlement. L'homologation conformément aux règlements CEE-ONU énumérés à l'annexe IV est considérée comme une homologation CE conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.
3. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été homologués conformément au présent règlement et à ses mesures d'application.

Article 5

Exigences générales 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, systèmes, composants et entités techniques distinctes soient conformes aux exigences concernées établies par le présent règlement et ses mesures d'application, y compris les exigences 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 et 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;
- m) à la sécurité électrique;
- n) aux indicateurs de changement de vitesse.

3. Les exigences visées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à cette fin, comme indiqué à l'annexe I.

Article 6

Exigences spécifiques relatives à certains véhicules des catégories N et O

1. Outre les exigences établies aux articles 5, 8, 9, 10 et 12, et les mesures d'application y afférentes, les véhicules des catégories N et O satisfont, le cas échéant, aux exigences établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article et à leurs mesures d'application.

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 usager de la route non protégé, le risque de blessure par encastrement de cet usager de la route non protégé 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, au regard du règlement CEE-ONU n° 29.

5. Les véhicules des catégories N₂, N₃, O₃ et O₄ sont construits de manière à minimiser l'effet des projections du véhicule sur la capacité de vision des conducteurs d'autres véhicules.

Article 7

Exigences spécifiques relatives aux véhicules des catégories M₂ et M₃

1. Outre les exigences faisant l'objet des articles 5, 8, 9, 10 et 12, et les mesures d'application y afférentes, les véhicules des

catégories M₂ et M₃ satisfont, le cas échéant, aux exigences établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article et à leurs mesures d'application.

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 carrosseries des véhicules sont conçues et construites 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 empêchent autant que possible, ou du moins retardent, la propagation du feu afin de permettre aux occupants d'évacuer le véhicule en cas d'incendie.

Article 8

Classification des pneumatiques

1. Les pneumatiques sont classés comme suit:

a) pneumatiques de la classe C1 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules des catégories M₁, N₁, O₁ et O₂;

b) pneumatiques de la classe C2 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules 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 ≥ «N»;

c) pneumatiques de la classe C3 — pneumatiques conçus principalement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, 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 ≤ «M»;

ii) indice de capacité de charge en montage simple ≥ 122.

Un pneumatique peut être classé dans plus d'une classe, pour autant qu'il satisfasse à toutes les exigences de chaque classe dans laquelle il est classé.

2. La liste des indices de capacité de charge et de leurs masses correspondantes figurant dans les règlements CEE-ONU 30 et 54 s'applique.

Article 9

Dispositions spécifiques relatives aux pneumatiques des véhicules, au montage des pneumatiques et aux systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques

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 précis capable, si nécessaire, d'avertir le conducteur, à l'intérieur du véhicule, de toute perte de pression d'un pneumatique, ce qui est favorable à une consommation optimale ainsi qu'à la sécurité routière. Des limites appropriées sont fixées dans les prescriptions techniques pour réaliser ceci, permettant également une approche rentable et neutre du point de vue de la technologie à l'égard du développement de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques précis.

3. Tous les pneumatiques C1 satisfont aux exigences relatives à l'adhérence sur revêtement humide figurant à l'annexe II, partie A.

4. Tous les pneumatiques satisfont aux exigences relatives à la résistance au roulement figurant à l'annexe II, partie B.

5. Tous les pneumatiques satisfont aux exigences relatives au bruit de roulement figurant à l'annexe II, partie C.

6. Les paragraphes 3, 4 et 5 ne s'appliquent pas aux:

- a) pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h;
- b) pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur à 254 mm ou supérieur ou égal à 635 mm;
- c) pneumatiques de secours à usage temporaire de type T;
- d) pneumatiques conçus uniquement pour être montés sur des véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1990;
- e) pneumatiques pourvus de dispositifs supplémentaires pour améliorer les propriétés de traction.

7. Les exigences relatives à la résistance au roulement et au bruit de roulement énoncées à l'annexe II, parties B et C, ne s'appliquent pas aux pneumatiques professionnels tout-terrain.

Article 10

Systèmes de véhicule avancés

1. Sous réserve des exemptions établies conformément à l'article 14, paragraphe 3, point a), les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système avancé de freinage d'urgence qui satisfait aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

2. Sous réserve des exemptions établies conformément à l'article 14, paragraphe 3, point a), les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ sont équipés d'un système de détection de dérive de la trajectoire qui satisfait aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

Article 11

Indicateurs de changement de vitesse

Les véhicules de la catégorie M₁ ayant une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg et les véhicules auxquels l'homologation est étendue conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 et qui disposent d'une boîte de vitesse manuelle sont équipés d'indicateurs de changement de vitesse conformément aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

Article 12

Systèmes électroniques de contrôle de la stabilité

1. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ sont équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité répondant aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application.

2. À l'exception des véhicules tout-terrain définis à l'annexe II, section A, points 4.2 et 4.3, de la directive 2007/46/CE, les véhicules ci-après sont équipés d'un système électronique de contrôle de la stabilité satisfaisant aux exigences du présent règlement et de ses mesures d'application:

- a) les véhicules des catégories M₂ et M₃, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les autobus et autocars articulés et les autobus de classe I ou de classe A;
- b) les véhicules des catégories N₂ et N₃, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les tracteurs pour semi-remorques dont la masse totale du véhicule est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, et les véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II, section A, points 5.7 et 5.8 de la directive 2007/46/CE;
- c) les véhicules des catégories O₃ et O₄ équipés d'une suspension pneumatique, à l'exception de ceux ayant plus de trois essieux, les remorques pour le transport de charges exceptionnelles et les remorques dotées de zones pouvant accueillir des passagers en position debout.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES

Article 13

Homologation des véhicules, composants et entités techniques distinctes

1. Au 1^{er} novembre 2011, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M₁ et N₁ qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

En fonction des dates de mise en œuvre figurant dans le tableau 1 de l'annexe V, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

2. Avec effet au 1^{er} novembre 2012, les autorités nationales refusent d'accorder, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts par les articles 5 à 8, l'article 9, paragraphe 2, et l'article 11:

- a) l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories spécifiées dans lesdits articles et leurs mesures d'application, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application, et
- b) l'homologation CE aux nouveaux types de composants ou d'entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, lorsque ces composants ou entités techniques ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

3. Avec effet au 1^{er} novembre 2012, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines des pneumatiques couverts par l'article 9, paragraphes 1 et 3 à 7, et l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, d'accorder l'homologation CE aux composants et entités techniques distinctes qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

Avec effet au 1^{er} novembre 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines des pneumatiques couverts par l'article 9, paragraphes 1 et 3 à 7, et l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à de nouveaux types de véhicule des catégories M, N et O qui ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application.

4. En fonction des dates de mise en œuvre figurant dans le tableau 2 de l'annexe V, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité, les certificats de conformité pour des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ 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, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

5. Avec effet au 1^{er} novembre 2014, les autorités nationales, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules et des pneumatiques couverts par les articles 5, 6, 7, 8, l'article 9, paragraphes 1 à 4, l'article 11, l'article 12, paragraphe 1, et les parties A et B de l'annexe II, à l'exception des valeurs limites de résistance au roulement pour les pneumatiques C3 et des valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II:

- a) considèrent les certificats de conformité pour des véhicules neufs des catégories spécifiées dans lesdits articles 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, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement et à ses mesures d'application, et

- b) interdisent la vente et la mise en service des pièces ou entités techniques distinctes neuves qui sont destinées à ces véhicules, lorsque ces pièces ou entités techniques ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

6. Avec effet au 1^{er} novembre 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 II:

- a) considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O 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, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application, et

- b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

7. Avec effet au 1^{er} novembre 2016, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, d'accorder l'homologation CE des pièces et entités techniques distinctes aux nouveaux types de pneumatiques qui ne satisfont pas aux valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

8. Avec effet au 1^{er} novembre 2017, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la résistance au roulement des pneumatiques, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M, N ou O qui ne satisfont pas aux valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

9. Avec effet au 1^{er} novembre 2018, les autorités nationales:

- a) pour des motifs liés aux valeurs limites de résistance au roulement des pneumatiques C1 et C2 définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, considèrent que les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O ne sont 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, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

10. Avec effet au 1^{er} novembre 2020, les autorités nationales:

a) pour des motifs liés aux valeurs limites de résistance au roulement des pneumatiques C3 définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II, considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M, N et O 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, lorsque ces véhicules ne sont pas conformes au présent règlement et à ses mesures d'application, et

b) interdisent la vente et la mise en service des pneumatiques neufs destinés à ces véhicules, lorsque ces pneumatiques ne respectent pas les valeurs limites de résistance au roulement définies dans le tableau 2 de la partie B de l'annexe II.

11. Les pneumatiques C1, C2 et C3 qui ont été fabriqués avant les dates indiquées aux paragraphes 5, 6, 9 et 10, et qui ne satisfont pas aux exigences de l'annexe II peuvent être vendus pendant une période n'excédant pas 30 mois suivant ces dates.

12. Avec effet au 1^{er} novembre 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés aux domaines de la sécurité des véhicules couverts par l'article 10, d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale aux nouveaux types de véhicule des catégories M₂, M₃, N₂ ou N₃ qui ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

13. Avec effet au 1^{er} novembre 2015, les autorités nationales, pour des motifs liés à la sécurité des véhicules couverts par l'article 10, considèrent les certificats de conformité des véhicules neufs des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ 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, lorsque ces véhicules ne satisfont pas au présent règlement ni à ses mesures d'application.

14. Les autorités nationales permettent la vente et la mise en service de véhicules, de pièces et d'entités techniques distinctes homologués avant les dates visées au paragraphes 1, 2 et 3, et continuent d'accorder l'extension des homologations de ces véhicules, pièces et entités techniques distinctes conformément à l'acte réglementaire au titre duquel ces homologations ont été initialement autorisées ou accordées, à moins que les prescriptions applicables à ces véhicules, pièces et entités techniques distinctes aient été modifiées ou que de nouvelles exigences aient été ajoutées par le présent règlement et ses mesures d'application.

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 entités techniques distinctes, à l'exception des pneumatiques de rechange, destinées aux véhi-

cules homologués avant la date visée aux paragraphes 1, 2 et 3, conformément aux dispositions de la directive au titre de laquelle ces homologations ont été initialement autorisées ou accordées.

15. Sans préjudice des paragraphes 1 à 14, et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application visées à l'article 14, 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 12:

a) refuser d'accorder l'homologation CE ou l'homologation nationale à un nouveau type de véhicule ou d'accorder l'homologation CE des pièces et entités techniques distinctes à un nouveau type de pièce ou unité technique distincte lorsque ce véhicule, cette pièce ou unité technique distincte satisfait au présent règlement et à ses mesures d'application, ni

b) 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 au présent règlement et à ses mesures d'application.

CHAPITRE IV

MISE EN ŒUVRE

Article 14

Mesures d'application

1. La Commission arrête les mesures d'application suivantes:

a) des règles détaillées concernant les procédures, essais et exigences techniques spécifiques pour l'homologation des véhicules à moteur, de leurs remorques, de leurs composants et de leurs entités techniques distinctes eu égard aux dispositions des articles 5 à 12;

b) des règles détaillées concernant les prescriptions de sécurité spécifiques pour les véhicules conçus pour le transport routier de produits dangereux dans les États membres ou entre eux en tenant compte du règlement CEE-ONU n° 105;

c) une définition plus précise des caractéristiques physiques qu'un pneumatique doit posséder et des exigences de performance auxquelles il doit satisfaire pour être qualifié de «pneumatique à usage spécial», «pneumatique professionnel tout-terrain», «pneumatique renforcé», pneumatique «extra load», «pneumatique neige», «pneumatique de secours à usage temporaire de type T», ou «pneumatique traction» conformément aux points 8 à 13 de l'article 3, paragraphe 2;

d) des mesures modifiant les valeurs limites de résistance au roulement et de bruit de roulement définies dans les parties B et C de l'annexe II dans la mesure où elles sont rendues nécessaires par des changements dans les procédures d'essais, et sans abaisser le niveau de protection de l'environnement;

- e) des règles détaillées concernant la procédure de détermination des niveaux de bruit visés au point 1 de la partie C de l'annexe II;
- f) des mesures modifiant l'annexe IV afin d'y inclure les règlements CEE-ONU ayant un caractère contraignant en vertu de l'article 4, paragraphe 4, de la décision 97/836/CE.

2. Les mesures visées au paragraphe 1, à l'exception de celles ayant trait aux dispositions de l'article 10, sont adoptées avant le 31 décembre 2010.

Les mesures ayant trait aux dispositions de l'article 10 sont adoptées avant le 31 décembre 2011.

3. La Commission peut arrêter les mesures d'application suivantes:

- a) des mesures d'exemption de certains véhicules ou classes de véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ de l'obligation d'être équipés d'un système de véhicule avancé visé à l'article 10, lorsque, à la suite d'une analyse coût-bénéfice et eu égard à tous les aspects pertinents en matière de sécurité, l'application de ce type de système n'est pas appropriée au véhicule ou à la classe de véhicules concernés;
- b) avant le 31 décembre 2010, et sur la base d'une analyse coût-bénéfice, réduire la période prévue à l'article 13, paragraphe 11, qui peut varier selon la classe ou la catégorie de pneumatiques concernée.

4. Les mesures prévues par le présent article, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), institué à l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Sanctions

1. Les États membres établissent les règles concernant les sanctions applicables aux infractions des constructeurs au

présent règlement et à ses mesures d'application, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles sont mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Au plus tard le 20 février 2011 ou, le cas échéant, dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la mesure d'application concernée, les États membres notifient ces dispositions à la Commission et notifient, sans délai, toute modification ultérieure les affectant.

2. Les types d'infraction donnant lieu à des sanctions comprennent au moins:

- 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.

Article 17

Rapport

Au plus tard le 1^{er} décembre 2012, et par la suite tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions de modification du présent règlement ou d'autres législations communautaires pertinentes en vue d'ajouter de nouvelles fonctions de sécurité.

Article 18

Modification de la directive 2007/46/CE

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

Article 19

Abrogation

1. Avec effet au 1^{er} novembre 2014, 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, et 2003/97/CE sont abrogées.

2. Avec effet au 1^{er} novembre 2017, la directive 92/23/CEE est abrogée.

3. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

Article 20

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 1^{er} novembre 2011.

L'article 13, paragraphe 15, l'article 14, ainsi que les points 1 a) iii), b) iii) et iv), 2 c), 3 a) iii), b) iii), c) iii), d) iii), e) iii) et f) i), de l'annexe III s'appliquent à partir du 20 août 2009.

Les points 1 a) i) et b) i), 2 a), 3 a) i) et b) i), c) i), d) i), e) i) et f) ii), de l'annexe III s'appliquent à partir du 1^{er} novembre 2014.

Les points 1 a) ii) et b) ii), 2 b), 3 a) ii) et b) ii), c) ii), d) ii), e) ii) et 4 de l'annexe III s'appliquent à partir du 1^{er} novembre 2017.

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

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

E. ERLANDSSON

Objet	Applicabilité									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identification des commandes, témoins et indicateurs	X	X	X	X	X	X				
Dispositifs de dégivrage et de désembuage	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Essuie-glaces et lave-glaces	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Chauffage de l'habitacle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Recouvrement des roues	X									
Appui-tête	X									
Protection latérale					X	X			X	X
Systèmes antiprojections					X	X			X	X
Vitrages de sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pneumatiques	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Limiteurs de vitesse		X	X		X	X				
Masses et dimensions	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Saillies extérieures des cabines				X	X	X				
Attelages	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Comportement au feu			X							
Autobus et cars		X	X							
Collision frontale	X (⁴)									
Collision latérale	X (⁵)			X (⁵)						
Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant					X	X				

(¹) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'un dispositif adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

(²) Les véhicules de cette catégorie doivent être munis de lave-glaces et d'essuie-glaces adéquats.

(³) Uniquement pour les véhicules équipés de dispositifs d'attelage.

(⁴) Masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 2,5 tonnes.

(⁵) Uniquement applicable aux véhicules dont le «point de référence de place assise (point "R")» du siège le plus bas n'est pas situé à plus de 700 mm au-dessus du niveau du sol. Le point «R» est défini dans le règlement n° 95 CEE-ONU.

(⁶) Uniquement lorsque le constructeur demande la réception d'un véhicule spécifiquement destiné au transport de marchandises dangereuses.

ANNEXE II

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

PARTIE A — EXIGENCES RELATIVES À L'ADHÉRENCE SUR REVÊTEMENT HUMIDE

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

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

PARTIE B — EXIGENCES RELATIVES À LA 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

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

Tableau 2

Classe de pneumatique	Valeur max. (kg/tonne) 2 ^e phase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Pour les pneumatiques neige, les valeurs limites du tableau 2 sont augmentées de 1 kg/tonne.

PARTIE C — EXIGENCES RELATIVES AU BRUIT DE ROULEMENT

1. Les niveaux de bruit déterminés conformément à la procédure spécifiée 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 de pneumatique	Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Pour les pneumatiques neige, les pneumatiques «extra load» ou renforcés, ou une combinaison de ces classifications, les valeurs susvisées sont augmentées de 1 dB(A).

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

Classe de pneumatique	Catégorie d'utilisation	Valeurs limites en dB(A)
C2	Pneumatiques normaux	72
	Pneumatiques traction	73
C3	Pneumatiques normaux	73
	Pneumatiques traction	75

Pour les pneumatiques à usage spécial, les valeurs limites sont augmentées de 2 dB(A). Une augmentation supplémentaire de 2 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige de la catégorie de pneumatiques traction C2. Pour toutes les autres catégories de pneumatiques C2 et C3, une augmentation de 1 dB(A) est accordée aux pneumatiques neige.

ANNEXE III

Modification de la directive 2007/46/CE

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

1) À l'annexe IV, la partie I 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) la rangée suivante est ajoutée:

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	Règlement (CE) n° 661/2009	JO L du 200, 31.7.2009, p. 1.	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) la rangée suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Référence au Journal officiel	M ₁
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	JO L 200, 31.7.2009, p. 1.	P/A»

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

«P/A: Le présent règlement est partiellement applicable. Le champ d'application précis est défini par les mesures d'application du présent 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) la rangée suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire ⁽¹⁾	Modifié par	Applicable aux variantes
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009»		

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) la ligne suivante est ajoutée:

Rubrique	Objet	Référence de l'acte réglementaire	Grue mobile de la catégorie N ₃
«63	Sécurité générale	Règlement (CE) n° 661/2009	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 présent règlement.».

4) Dans le tableau de l'annexe XV, le point 46 est supprimé.

ANNEXE IV

Liste des règlements CEE-ONU ayant valeur contraignante

—

ANNEXE V

Dates de mise en œuvre des prescriptions relatives aux systèmes électroniques de contrôle de la stabilité pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

Tableau 1 — Dates de mise en œuvre pour les nouveaux types de véhicules

Catégorie de véhicule	Date de mise en œuvre
M ₂	11 juillet 2013
M ₃ (classe III)	1 ^{er} novembre 2011
M ₃ < 16 tonnes (transmission pneumatique)	1 ^{er} novembre 2011
M ₃ (classes II et B (transmission hydraulique))	11 juillet 2013
M ₃ (classe III) (transmission hydraulique)	11 juillet 2013
M ₃ (classe III) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
M ₃ (classe II) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
M ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
N ₂ (transmission hydraulique)	11 juillet 2013
N ₂ (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2014
N ₂ (autres que susmentionnées)	11 juillet 2012
N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques)	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [3 essieux avec contrôle de transmission électrique (EBS)]	1 ^{er} novembre 2011
N ₃ [2 et 3 essieux avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	11 juillet 2012
N ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
O ₃ (charge d'essieu combinée entre 3,5 et 7,5 tonnes)	11 juillet 2012
O ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2011
O ₄	1 ^{er} novembre 2011

Tableau 2 — Dates de mise en œuvre pour les véhicules neufs

Catégorie de véhicule	Date de mise en œuvre
M ₂	11 juillet 2015
M ₃ (classe III)	1 ^{er} novembre 2014
M ₃ <16 tonnes (transmission pneumatique)	1 ^{er} novembre 2014
M ₃ (classes II et B (transmission hydraulique))	11 juillet 2015
M ₃ (classe III) (transmission hydraulique)	11 juillet 2015
M ₃ (classe III) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
M ₃ (classe II) (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
M ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
N ₂ (transmission hydraulique)	11 juillet 2015
N ₂ (contrôle de transmission pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	11 juillet 2016
N ₂ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques)	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [3 essieux avec contrôle de transmission électrique (EBS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ [2 et 3 essieux avec contrôle de transmission pneumatique (ABS)]	1 ^{er} novembre 2014
N ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
O ₃ (charge d'essieu combinée entre 3,5 et 7,5 tonnes)	1 ^{er} novembre 2014
O ₃ (autres que susmentionnées)	1 ^{er} novembre 2014
O ₄	1 ^{er} novembre 2014