

DIRECTIVE 2007/38/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 11 juillet 2007****concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, point c),

vu la proposition de la Commission,

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

après consultation du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Un certain nombre d'accidents sont causés par des conducteurs de poids lourds qui n'aperçoivent pas les autres usagers situés à proximité immédiate ou le long de leur véhicule. Ces accidents surviennent souvent lors d'un changement de direction dans les carrefours, les embranchements et les ronds-points, quand le conducteur ne détecte pas les autres usagers se trouvant dans la zone de l'angle mort située à proximité immédiate de son véhicule. Selon les estimations, environ quatre cents personnes décèdent chaque année en Europe dans ces circonstances, la plupart d'entre elles étant des usagers vulnérables tels que les cyclistes, les motocyclistes et les piétons.
- (2) Dans son Livre blanc du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission s'est fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici à 2010. Dans son troisième programme d'action pour la sécurité routière, la Commission s'est engagée à étudier la possibilité d'équiper a posteriori les poids lourds déjà en circulation de dispositifs de vision indirecte destinés à réduire les angles morts afin de réduire le nombre de victimes de la route.
- (3) Dans sa feuille de route applicable sur une durée de dix ans et contenue dans le rapport final «A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century»

(un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle), le groupe de haut niveau CARS 21 recommandait une approche intégrée en ce qui concerne la sécurité routière, reposant notamment sur l'introduction obligatoire de nouveaux dispositifs de sécurité, tels que des rétroviseurs destinés à réduire l'angle mort des poids lourds.

- (4) Les dispositifs de vision indirecte, tels que rétroviseurs grand angle et d'accostage, caméras, moniteurs ou autres systèmes de vision indirecte faisant l'objet d'une homologation, améliorent le champ de vision du conducteur et renforcent la sécurité des véhicules.
- (5) La 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 ⁽³⁾ présente un important potentiel de réduction du nombre de morts, mais ne concerne que les véhicules nouvellement immatriculés.
- (6) Les véhicules déjà en circulation ne sont donc pas soumis aux obligations prévues par la directive 2003/97/CE. On estime que la totalité de ces véhicules ne sera pas remplacée avant 2023.
- (7) Afin de réduire le nombre d'accidents graves et d'accidents mortels causés par ces véhicules et touchant des usagers vulnérables, il y a lieu, entre-temps, de prévoir que les véhicules concernés soient équipés a posteriori de dispositifs améliorés pour la vision indirecte.
- (8) Les véhicules déjà en circulation devraient être équipés de rétroviseurs réduisant les angles morts latéraux tout en satisfaisant aux exigences techniques de la directive 2003/97/CE, ce qui est techniquement faisable pour la majorité des véhicules concernés.
- (9) Il est toutefois approprié et proportionné de prévoir des exemptions et des dérogations pour les véhicules dont la durée de vie restante est courte, pour les véhicules équipés de rétroviseurs latéraux dont le champ de vision couvert n'est qu'insensiblement inférieur à ceux prévus par la directive 2003/97/CE et pour les véhicules sur lesquels le montage de rétroviseurs conformes à ladite directive n'est pas économiquement viable.

⁽¹⁾ Avis du 14 mars 2007 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 10 mai 2007 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 juin 2007.

⁽³⁾ JO L 25 du 29.1.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/96/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 81).

- (10) Les véhicules des catégories N₂ et N₃ immatriculés à l'origine et/ou réceptionnés et/ou mis en service avant le 1^{er} janvier 2000 et utilisés principalement pour leur intérêt historique ne devraient pas être concernés par les règles et procédures prévues par la présente directive.
- (11) Pour les poids lourds auxquels on ne peut imposer de se conformer entièrement aux exigences de la présente directive pour des raisons techniques et/ou économiques, les autorités compétentes devraient autoriser et approuver d'autres solutions. Dans ce cas, les États membres devraient communiquer à la Commission les listes des solutions techniques autorisées et approuvées, laquelle devrait les transmettre à l'ensemble des États membres.
- (12) Il convient de prévoir une période transitoire pour permettre au marché de faire face à une demande élevée de rétroviseurs pendant une période courte.
- (13) Les poids lourds qui, avant les dates de transposition de la directive 2003/97/CE, ont été équipés a posteriori de dispositifs de vision indirecte qui couvrent largement le champ de vision requis par ladite directive devraient être exemptés des exigences de la présente directive.
- (14) Le processus de montage a posteriori devrait s'accompagner de mesures appropriées de sensibilisation aux dangers liés à l'existence d'angles morts sur les poids lourds, notamment des efforts d'information auprès des usagers vulnérables et visant à encourager le réglage et l'utilisation corrects des dispositifs de vision indirecte.
- (15) Les véhicules autres que ceux couverts par la présente directive, tels les utilitaires légers et les autobus, qui ne sont pas équipés de dispositifs améliorés de vision indirecte sont souvent impliqués dans des accidents dus à l'angle mort. Par conséquent, il y a lieu de réexaminer en permanence la législation communautaire sur les exigences de sécurité active et passive en vue d'améliorer et de promouvoir la sécurité routière.
- (16) Afin de parvenir à une analyse plus globale et à une future stratégie en matière de réduction des accidents dus aux angles morts, la Commission devrait collecter, en application de la décision 93/704/CE du Conseil du 30 novembre 1993 relative à la création d'une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière⁽¹⁾ et d'autres actes communautaires pertinents, tels que la décision n° 2367/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relative au programme statistique communautaire 2003-2007⁽²⁾, des données pertinentes auprès des États membres et traiter ces données de manière appropriée.
- (17) La directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽³⁾ dispose qu'un contrôle technique périodique doit être effectué au moins une fois par an sur les véhicules à moteur qui sont utilisés pour le transport de marchandises et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes. Les poids lourds devraient être, entre autres, équipés de rétroviseurs conformes aux exigences de la présente directive afin d'être admis au contrôle technique. Les certificats de contrôle technique délivrés par les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur territoire bénéficient d'une reconnaissance mutuelle aux fins de la libre circulation des véhicules sur le réseau routier des États membres.
- (18) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir équiper a posteriori des véhicules en circulation dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, 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, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (19) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»⁽⁴⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive fixe des exigences en ce qui concerne le montage de dispositifs de vision indirecte sur les véhicules des catégories N₂ et N₃ visés à l'annexe II, partie A, point 2, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽⁵⁾ et immatriculés dans la Communauté.

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1993, p. 63. Décision modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 787/2004/CE (JO L 138 du 30.4.2004, p. 12).

⁽³⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/37/CE (JO L 161 du 22.6.2007, p. 60).

Article 2

1. La présente directive s'applique aux véhicules des catégories N₂ et N₃ qui ne sont pas réceptionnés par type ou individuellement en vertu de la directive 2003/97/CE.

2. La présente directive ne s'applique pas:

a) aux véhicules des catégories N₂ et N₃ immatriculés avant le 1^{er} janvier 2000;

b) aux véhicules de la catégorie N₂ ayant une masse maximale autorisée n'excédant pas 7,5 tonnes, sur lesquels il est impossible de monter un rétroviseur de classe V de manière à remplir les conditions suivantes:

i) aucune partie du rétroviseur n'est située à moins de 2 mètres (une tolérance de + 10 cm peut être appliquée) du sol, quel que soit le réglage adopté, le véhicule étant à la charge correspondant au poids maximal technique admissible; et

ii) le rétroviseur est totalement visible à partir du poste de conduite;

c) aux véhicules des catégories N₂ et N₃ qui font l'objet de mesures nationales entrées en vigueur avant les dates de transposition de la directive 2003/97/CE et qui imposent le montage, du côté passager, d'autres dispositifs de vision indirecte couvrant au moins 95 % du champ de vision total au niveau du sol des rétroviseurs de classe IV et de classe V en vertu de ladite directive.

Article 3

1. Avec effet à compter du 6 août 2007 et au plus tard le 31 mars 2009, les États membres exigent que tous les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, soient équipés, côté passager, de rétroviseurs grand angle et d'accostage conformes aux exigences fixées par la directive 2003/97/CE respectivement pour les rétroviseurs de classe IV et de classe V.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les exigences de la présente directive sont réputées respectées si les véhicules sont équipés, côté passager, de rétroviseurs grand angle et d'accostage dont la combinaison des champs de vision couvre au moins 95 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe IV et au moins 85 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe V en vertu de la directive 2003/97/CE.

3. Les véhicules visés à l'article 2 qui, par manque de solutions techniques économiquement viables, ne peuvent être équipés de rétroviseurs conformes aux exigences prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article, peuvent être équipés de rétroviseurs supplémentaires et/ou d'autres dispositifs de vision indirecte, pour autant que la combinaison de ces dispositifs couvre au moins 95 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe IV et au moins 85 % du champ de vision au niveau du sol du rétroviseur de classe V en vertu de la directive 2003/97/CE.

4. Les États membres communiquent à la Commission une liste des solutions techniques conformes au présent article. La Commission rend les informations communiquées publiquement accessibles dans tous les États membres, par le biais de son site internet ou de tout autre moyen approprié.

Article 4

1. La conformité avec les exigences énoncées à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3, est établie par la preuve délivrée par un État membre conformément à l'article 3 de la directive 96/96/CE.

2. La Commission, assistée par les comités visés à l'article 8 de la directive 96/96/CE et à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, dans leurs domaines de compétence respectifs, prend les mesures appropriées pour garantir que l'équipement visé à l'article 3 de la présente directive est installé et fait l'objet de contrôles technique et de conformité conformément aux exigences de la présente directive. Ces mesures sont adoptées au plus tard le 6 août 2008.

Article 5

Le 6 août 2011 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, accompagné d'une étude sur les accidents dus à l'angle mort, couvrant tous les véhicules ainsi que les coûts encourus, dans le but d'améliorer la sécurité routière. Sur la base d'une analyse coûts-avantages plus complète, le rapport de la Commission est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de réexamen de la législation existante.

Article 6

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 6 août 2008. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 7

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 juillet 2007.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

M. LOBO ANTUNES
