RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 325 du 16 décembre 2019)

Il convient de lire le règlement (UE) 2019/2144 comme suit:

«**RÈGLEMENT (UE) 2019/2144 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 27 novembre 2019

relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([3]) énonce des dispositions administratives et des prescriptions techniques applicables à la réception par type de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et d'offrir un niveau élevé de performance en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

(2) Le présent règlement est un acte réglementaire aux fins de la procédure de réception UE par type définie par le règlement (UE) 2018/858. L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 devrait donc être modifiée en conséquence. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives aux mesures correctives et aux sanctions, sont pleinement applicables au présent règlement.

([1]) JO C 440 du 6.12.2018, p. 90.

([2]) Position du Parlement européen du 16 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 8 novembre 2019.

([3]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(3) Au cours des décennies passées, les évolutions dans la sécurité des véhicules ont contribué de manière significative à la réduction globale du nombre de tués et de blessés graves sur les routes. Cependant, 25 300 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Union en 2017, un chiffre qui est resté constant depuis quatre ans. En outre, 135 000 personnes sont gravement blessées chaque année dans des accidents de la route ([4]). L'Union devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour réduire ou porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier. En sus des mesures de sécurité visant à protéger les occupants des véhicules, la mise en œuvre de mesures spécifiques visant à prévenir les décès et les blessures des usagers vulnérables de la route, tels que les cyclistes et les piétons, est nécessaire pour protéger les usagers de la route qui ne sont pas dans un véhicule. Sans nouvelles initiatives en matière de sécurité routière générale, les effets sur la sécurité de l'approche actuelle ne seront plus en mesure de compenser les effets de l'augmentation des volumes de trafic. C'est pourquoi la performance en matière de sécurité des véhicules doit encore être améliorée dans le cadre d'une approche intégrée de la sécurité routière et afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la route.

(4) Il convient que les dispositions relatives à la réception par type garantissent que les niveaux de performance des véhicules à moteur soient évalués suivant des procédures qui peuvent être réitérées et reproduites. Les prescriptions techniques du présent règlement ne portent donc que sur les piétons et les cyclistes, qui sont aujourd'hui les seuls à faire l'objet d'essais harmonisés officiellement. De manière générale, les usagers vulnérables de la route incluent également, outre les piétons et les cyclistes, d'autres usagers de la route, motorisés ou non, susceptibles d'utiliser des solutions de mobilité personnelles dénuées de carrosserie protectrice. En outre, les technologies actuelles laissent raisonnablement supposer que les systèmes avancés réagiront également à la présence des autres usagers vulnérables de la route en conditions de conduite normales, même si ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'essais spécifiques. Il convient de poursuivre l'adaptation des prescriptions techniques dans le présent règlement aux progrès techniques suivant une procédure d'évaluation et de réexamen afin de prendre en considération tous les usagers de la route qui utilisent des solutions de mobilité personnelles dénuées de carrosserie protectrice, tels que les trottinettes, les gyropodes et les fauteuils roulants.

(5) Les progrès techniques dans le domaine des systèmes avancés de sécurité des véhicules offrent de nouvelles possibilités de réduire le nombre de victimes d'accidents. Afin de minimiser le nombre de blessés graves et de tués, il est nécessaire d'introduire un ensemble de mesures fondées sur les nouvelles technologies.

(6) Dans le contexte du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ([5]), la Commission a évalué la faisabilité d'étendre la prescription existante contenue dans ledit règlement concernant l'installation de certains systèmes (par exemple, systèmes avancés de freinage d'urgence et systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques) dans certaines catégories de véhicules de telle sorte qu'elle s'applique à toutes les catégories de véhicules. La Commission a également évalué la faisabilité technique et économique et la maturité du marché pour ce qui est de l'imposition d'une nouvelle exigence d'installer d'autres fonctions de sécurité avancées. Sur la base de ces évaluations, la Commission a publié, le 12 décembre 2016, un rapport au Parlement européen et au Conseil intitulé: "Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union". Le document de travail des services de la Commission accompagnant ce rapport a identifié et proposé 19 mesures réglementaires possibles qui seraient efficaces pour réduire davantage le nombre d'accidents de la route ainsi que le nombre de victimes.

(7) Pour garantir la neutralité technologique, il convient que les prescriptions en matière de performance autorisent les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques tant directs qu'indirects.

(8) Les systèmes de véhicule avancés sont mieux à même de réduire le nombre de tués et le nombre d'accidents de la route et d'atténuer les dommages corporels et matériels s'ils sont conçus de manière pratique pour les usagers. Il convient donc que les constructeurs de véhicules fassent tout leur possible pour que les systèmes et les caractéristiques prévus par le présent règlement soient conçus de telle manière qu'ils apportent une aide au conducteur. Il convient d'expliquer de manière précise et facile à comprendre le fonctionnement de ces systèmes et caractéristiques, ainsi que leurs limites, dans les instructions à l'intention des utilisateurs du véhicule à moteur.

(9) Les caractéristiques et avertisseurs de sécurité utilisés dans l'aide à la conduite devraient être aisément perceptibles par tous les conducteurs, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées.

([4]) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

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

(10) Les systèmes avancés de freinage d'urgence, les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse, les systèmes d'urgence de maintien de la trajectoire, les avertisseurs de somnolence et de perte d'attention du conducteur, les avertisseurs avancés de distraction du conducteur et la détection en marche arrière sont des systèmes de sécurité qui recèlent un grand potentiel pour réduire considérablement le nombre de victimes. De plus, certains de ces systèmes de sécurité constituent le fondement des technologies qui seront également utilisées pour le déploiement de véhicules automatisés. Il convient que chacun de ces systèmes de sécurité fonctionne sans utiliser quelque information biométrique que ce soit relative aux conducteurs ou aux passagers, y compris la reconnaissance faciale. Il convient donc d'établir, au niveau de l'Union, des règles et procédures d'essai harmonisées applicables à la réception par type des véhicules en ce qui concerne ces systèmes et à la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes. Les progrès technologiques de ces systèmes devraient être pris en considération dans toute évaluation de la législation en vigueur, afin que celle-ci soit à l'épreuve du temps, tout en respectant scrupuleusement les principes de respect de la vie privée et de protection des données, et permette de réduire ou de porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier. Il est également nécessaire de garantir que ces systèmes peuvent être utilisés en toute sécurité tout au long du cycle de vie du véhicule.

(11) Il devrait être possible d'éteindre le système d'adaptation intelligente de la vitesse, par exemple lorsqu'un conducteur constate des avertissements erronés ou des réactions non pertinentes du fait de mauvaises conditions météorologiques, de marquages routiers temporairement contradictoires dans des zones en travaux, ou de panneaux de signalisation routière trompeurs, défectueux ou manquants. Il convient que cette caractéristique permettant l'extinction du système soit sous le contrôle du conducteur. Le système d'adaptation intelligente de la vitesse devrait permettre que l'extinction reste activée aussi longtemps que nécessaire et que le système soit réenclenché aisément par le conducteur. Lorsque le système est éteint, le véhicule peut fournir des informations sur les limitations de vitesse. Le système devrait être systématiquement activé lors du démarrage du véhicule et il convient que le conducteur soit toujours averti de l'état du système.

(12) Il est largement reconnu que les ceintures de sécurité sont l'une des caractéristiques de sécurité des véhicules les plus importantes et les plus efficaces. Les systèmes de témoin de port de la ceinture de sécurité ont donc la capacité d'éviter des décès ou d'atténuer des blessures en augmentant les taux de port de la ceinture de sécurité dans l'ensemble de l'Union. Pour cette raison, au titre du règlement (CE) nº 661/2009, le système de témoin de port de la ceinture de sécurité a été rendu obligatoire pour le siège conducteur dans toutes les voitures particulières neuves depuis 2014, en application du règlement nº 16 des Nations unies, qui établit les dispositions techniques correspondantes. Suite à la modification de ce règlement des Nations unies afin de prendre en considération les progrès techniques, il est obligatoire d'équiper tous les sièges, avant et arrière, des véhicules des catégories M_1 et N_1, ainsi que tous les sièges avant des véhicules des catégories N_2, N_3, M_2 et M_3, d'un système de témoin de port de la ceinture de sécurité, à partir du 1er septembre 2019 pour les véhicules à moteur d'un nouveau type et du 1er septembre 2021 pour tous les véhicules à moteur neufs.

(13) L'introduction d'enregistreurs de données d'événement mémorisant toute une série de données anonymisées cruciales du véhicule, avec des prescriptions relatives à l'étendue, à la précision et à la résolution des données ainsi qu'à la collecte, au stockage et à la possibilité d'extraction de ces données, sur un court intervalle de temps avant, pendant et immédiatement après une collision (déclenchés, par exemple, par le déploiement d'un coussin gonflable) est une étape précieuse pour obtenir des données d'accident plus précises et plus détaillées. Il convient, par conséquent, d'exiger que tous les véhicules à moteur soient équipés de tels enregistreurs de données. Ces enregistreurs devraient être capables d'enregistrer et de mémoriser les données de telle manière que celles-ci puissent être utilisées par les États membres uniquement afin de mener des analyses de sécurité routière et d'évaluer l'efficacité de mesures spécifiques qu'ils ont prises, sans permettre d'identifier le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule donné à partir des données mémorisées.

(14) Tout traitement de données à caractère personnel, telles que les informations sur le conducteur traitées dans les enregistreurs de données d'événement ou les informations relatives à la somnolence et à l'attention du conducteur ou à la distraction du conducteur, devrait être effectué conformément au droit de l'Union en matière de protection des données et, en particulier, au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([6]). Les enregistreurs de données d'événement devraient fonctionner suivant un système en circuit fermé, dans lequel les données mémorisées sont écrasées et qui ne permet pas l'identification du véhicule ou du détenteur. En outre, les

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

avertisseurs de somnolence et de perte d'attention du conducteur et les avertisseurs avancés de distraction du conducteur ne devraient pas enregistrer ni conserver en permanence d'autres données que celles nécessaires au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées ou traitées de toute autre manière dans le système en circuit fermé. De plus, le traitement de données à caractère personnel collectées via le système eCall embarqué fondé sur le service 112 est assorti de garanties spécifiques prévues dans le règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(15) Dans certains cas, il peut arriver que les systèmes avancés de freinage d'urgence ou les systèmes de maintien d'urgence de la trajectoire ne soient pas entièrement opérationnels, notamment en raison de mauvaises infrastructures routières. Il convient dès lors que ces systèmes se désactivent et informent le conducteur de leur désactivation. S'ils ne se désactivent pas automatiquement, il devrait être possible de les éteindre manuellement. Cette désactivation devrait être temporaire et ne devrait durer que tant que le système n'est pas entièrement opérationnel. Il pourrait également arriver que les conducteurs aient besoin de passer outre au système avancé de freinage d'urgence ou au système de maintien d'urgence de la trajectoire, lorsque le fonctionnement de ce système pourrait accroître les risques ou la gravité de l'accident. Cela permettrait de garantir que les véhicules restent sous le contrôle du conducteur à tout moment. Néanmoins, de tels systèmes pourraient également reconnaître les cas dans lesquels le conducteur n'est pas en mesure d'agir et où une intervention du système est donc nécessaire pour éviter un accident plus grave que ce qu'il aurait été autrement.

(16) Le règlement (CE) n° 661/2009 exemptait les camionnettes, les tout-terrains de loisir (SUV) et les véhicules à usages multiples (MPV) de certaines prescriptions en matière de sécurité en raison de caractéristiques de hauteur des sièges et de masse des véhicules. Compte tenu du taux accru de pénétration du marché de ces véhicules (de 3 % seulement en 1996 à 14 % en 2016) et des évolutions technologiques dans les contrôles de sécurité électrique après collision, ces exemptions sont dépassées et injustifiées. Il convient donc de les supprimer et la série complète des prescriptions en matière de systèmes de véhicule avancés devrait s'appliquer à ces véhicules également.

(17) Le règlement (CE) n° 661/2009 a permis une simplification significative de la législation de l'Union en remplaçant 38 directives par des règlements équivalents de l'ONU dont l'application est obligatoire en vertu de la décision 97/836/CE du Conseil ([8]). Afin de poursuivre le travail de simplification, d'autres règles de l'Union devraient être remplacées par des règlements existants de l'ONU qui s'appliquent dans l'Union sur une base obligatoire. De plus, la Commission devrait promouvoir et soutenir les travaux en cours au niveau des Nations unies pour établir, sans tarder et conformément aux normes les plus élevées disponibles en matière de sécurité routière, des prescriptions techniques relatives à la réception par type des systèmes de sécurité des véhicules prévus par le présent règlement.

(18) Les règlements de l'ONU et leurs amendements en faveur desquels l'Union a voté ou que l'Union applique, conformément à la décision 97/836/CE, devraient être intégrés dans la législation de l'Union relative à la réception par type. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir de modifier la liste des règlements de l'ONU qui sont applicables sur une base obligatoire, afin d'assurer que cette liste soit maintenue à jour.

(19) Le règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil ([9]) énonce des prescriptions relatives à la protection des piétons, des cyclistes et des autres usagers vulnérables de la route sous la forme d'essais de conformité et de valeurs limites pour la réception par type des véhicules en ce qui concerne leur structure frontale et pour la réception par type des systèmes de protection frontale (par exemple, les pare-buffles). Depuis l'adoption du règlement (CE) n° 78/2009, les prescriptions techniques et les procédures d'essai applicables aux véhicules ont encore été développées au niveau des Nations unies afin de tenir compte du progrès technique. Actuellement, le règlement n° 127 de l'ONU relatif à des prescriptions uniformes concernant l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne la sécurité des piétons (ci-après dénommé "règlement n° 127 de l'ONU") s'applique également dans l'Union en ce qui concerne la réception par type des véhicules à moteur.

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

([8]) 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 (accord révisé de 1958) (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

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

(20) À la suite de l'adoption du règlement (CE) nº 79/2009 du Parlement européen et du Conseil ([10]), les prescriptions techniques et les procédures d'essai relatives à la réception par type des véhicules fonctionnant à l'hydrogène et des systèmes et composants hydrogène ont encore été développées au niveau des Nations unies afin de tenir compte du progrès technique. Actuellement, le règlement nº 134 de l'ONU concernant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles et de leurs composants en ce qui concerne les prescriptions de sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène ([11]) (ci-après dénommé "règlement nº 134 de l'ONU") s'applique également dans l'Union en ce qui concerne la réception par type des systèmes hydrogène utilisés dans les véhicules à moteur. En plus de ces prescriptions, des critères pour la qualité des matériaux et des embouts de remplissage utilisés dans les systèmes des véhicules fonctionnant à l'hydrogène devraient être établis au niveau de l'Union.

(21) Par souci de clarté, de rationalité et de simplification, les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 devraient être abrogés et remplacés par le présent règlement.

(22) Historiquement, les règles de l'Union ont limité la longueur totale des combinaisons de camion, ce qui a abouti aux conceptions typiques dans lesquelles la cabine se trouve au-dessus du moteur, de manière à maximiser l'espace pour le chargement. Cependant, la position élevée du conducteur a conduit à une zone d'angle mort plus importante et à une visibilité directe moindre autour de la cabine du camion. Il s'agit d'un facteur majeur dans les accidents de camion impliquant des usagers vulnérables de la route. Le nombre de victimes pourrait être réduit de façon significative en améliorant la vision directe. Il convient, par conséquent, d'introduire des prescriptions visant à améliorer la vision directe afin d'améliorer la visibilité directe des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur, en réduisant autant que possible les angles morts à l'avant et du côté du conducteur. Il convient de prendre en considération les spécificités des différentes catégories de véhicules.

(23) Les véhicules automatisés sont en mesure d'apporter une contribution considérable à la réduction du nombre de victimes de la route, sachant qu'on estime à plus de 90 % la part des accidents de la route résultant au moins en partie d'une erreur humaine. Comme les véhicules automatisés reprendront progressivement les tâches du conducteur, des règles et prescriptions techniques harmonisées applicables aux systèmes de véhicules automatisés, y compris en ce qui concerne une assurance vérifiable de sécurité lors de la prise de décisions par un véhicule automatisé, devraient être adoptées au niveau de l'Union, dans le respect du principe de la neutralité technologique, et promues au niveau international dans le cadre du groupe de travail 29 du forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29).

(24) Les usagers de la route tels que les piétons et les cyclistes, ainsi que les conducteurs de véhicules non automatisés qui ne peuvent recevoir d'informations électroniques de véhicule à véhicule concernant le comportement d'un véhicule automatisé, devraient être tenus informés de ce comportement par des moyens conventionnels, comme prévu dans les règlements de l'ONU ou dans d'autres actes réglementaires, ce qui devrait être appliqué le plus rapidement possible après l'entrée en vigueur desdits règlements ou actes.

(25) La circulation de véhicules en peloton est susceptible de rendre les transports plus sûrs, plus propres et plus efficaces à l'avenir. En attendant l'introduction de la technologie de circulation en peloton et des normes pertinentes, un cadre réglementaire avec des règles et procédures harmonisées sera nécessaire.

(26) La connectivité et l'automatisation des véhicules augmentent la possibilité d'accès non autorisé à distance aux données embarquées et la modification illégale de logiciels réalisée sans fil. Afin de prendre en compte de tels risques, les règlements de l'ONU et les autres actes réglementaires sur la cybersécurité devraient être appliqués sur une base contraignante le plus rapidement possible après leur entrée en vigueur.

(27) Les modifications de logiciels peuvent transformer considérablement les fonctionnalités d'un véhicule. Il convient donc d'établir des règles et des prescriptions techniques harmonisées pour les modifications de logiciels, en conformité avec les procédures de réception par type. C'est pourquoi les règlements de l'ONU et les autres actes réglementaires concernant les procédures de mise à jour des logiciels devraient être appliqués sur une base contraignante le plus rapidement possible après leur entrée en vigueur. Toutefois, ces mesures de sécurité ne devraient pas porter atteinte aux obligations imposées au constructeur du véhicule de fournir l'accès à des informations diagnostiques complètes et aux données embarquées pertinentes pour la réparation et l'entretien du véhicule.

([10]) Règlement (CE) nº 79/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 concernant la réception par type des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 35 du 4.2.2009, p. 32).

([11]) JO L 129 du 17.5.2019, p. 43.

(28) Il convient que l'Union continue de promouvoir le développement, au niveau des Nations unies, de prescriptions techniques concernant le bruit des pneumatiques, la résistance au roulement et l'adhérence sur revêtement humide des pneumatiques. Ces dispositions détaillées sont en effet désormais contenues dans le règlement n° 117 de l'ONU concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et/ou la résistance au roulement ([12]) (ci-après dénommé "règlement n° 117 de l'ONU"). Le processus d'adaptation des prescriptions relatives aux pneumatiques pour tenir compte du progrès technique devrait être poursuivi au niveau des Nations unies de manière rapide et ambitieuse, en particulier pour faire en sorte que les performances des pneumatiques soient également évaluées en fin de vie d'un pneumatique, dans son état usé, et pour promouvoir l'idée que les pneumatiques devraient satisfaire aux prescriptions tout au long de leur durée de vie et ne pas être remplacés prématurément. Les prescriptions existantes du règlement (CE) n° 661/2009 relatives aux performances des pneumatiques devraient être remplacées par les règlements équivalents de l'ONU.

(29) Afin d'assurer l'efficacité du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes en application de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux systèmes de véhicule avancés et afin de modifier le présent règlement en ce qui concerne l'annexe II pour tenir compte des progrès techniques et des évolutions réglementaires. Il est particulièrement important que la Commission entreprenne des consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" ([13]). En particulier, afin d'assurer une participation égale à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents en même temps que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission participant à la préparation des actes délégués.

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([14]).

(31) En vue de l'alignement de la législation de l'Union se référant à la procédure de réglementation avec contrôle sur le cadre légal introduit par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et afin de simplifier davantage la législation de l'Union dans le domaine de la sécurité des véhicules, il convient que les règlements suivants soient abrogés et remplacés par des actes d'exécution adoptés en vertu du présent règlement:

— règlement (CE) n° 631/2009 de la Commission ([15]),

— règlement (UE) n° 406/2010 de la Commission ([16]),

— règlement (UE) n° 672/2010 de la Commission ([17]),

— règlement (UE) n° 1003/2010 de la Commission ([18]),

([12]) JO L 218 du 12.8.2016, p. 1.

([13]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([14]) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

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

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

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

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

— règlement (UE) nº 1005/2010 de la Commission ([19]),

— règlement (UE) nº 1008/2010 de la Commission ([20]),

— règlement (UE) nº 1009/2010 de la Commission ([21]),

— règlement (UE) nº 19/2011 de la Commission ([22]),

— règlement (UE) nº 109/2011 de la Commission ([23]),

— règlement (UE) nº 458/2011 de la Commission ([24]),

— règlement (UE) nº 65/2012 de la Commission ([25]),

— règlement (UE) nº 130/2012 de la Commission ([26]),

— règlement (UE) nº 347/2012 de la Commission ([27]),

— règlement (UE) nº 351/2012 de la Commission ([28]),

— règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission ([29]),

— règlement (UE) 2015/166 de la Commission ([30]).

([19]) Règlement (UE) nº 1005/2010 de la Commission du 8 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception des dispositifs de remorquage des véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 291 du 9.11.2010, p. 36).

([20]) Règlement (UE) nº 1008/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les prescriptions pour la réception des dispositifs d'essuie-glace et de lave-glace du pare-brise de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 2).

([21]) Règlement (UE) nº 1009/2010 de la Commission du 9 novembre 2010 concernant les exigences pour la réception du recouvrement des roues de certains véhicules à moteur et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 292 du 10.11.2010, p. 21).

([22]) Règlement (UE) nº 19/2011 de la Commission du 11 janvier 2011 concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 8 du 12.1.2011, p. 1).

([23]) Règlement (UE) nº 109/2011 de la Commission du 27 janvier 2011 portant application du règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en matière de systèmes antiprojections (JO L 34 du 9.2.2011, p. 2).

([24]) Règlement (UE) nº 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011 portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 124 du 13.5.2011, p. 11).

([25]) Règlement (UE) nº 65/2012 de la Commission du 24 janvier 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de changement de vitesse et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 28 du 31.1.2012, p. 24).

([26]) Règlement (UE) nº 130/2012 de la Commission du 15 février 2012 concernant les prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur relatives à l'accès au véhicule et à sa manœuvrabilité et mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 43 du 16.2.2012, p. 6).

([27]) Règlement (UE) nº 347/2012 de la Commission du 16 avril 2012 portant application du règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type de certaines catégories de véhicules à moteur en matière de systèmes avancés de freinage d'urgence (JO L 109 du 21.4.2012, p. 1).

([28]) Règlement (UE) nº 351/2012 de la Commission du 23 avril 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives au montage de systèmes d'avertissement de franchissement de ligne sur les véhicules à moteur (JO L 110 du 24.4.2012, p. 18).

([29]) Règlement (UE) nº 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 353 du 21.12.2012, p. 31).

([30]) Règlement (UE) 2015/166 de la Commission du 3 février 2015 complétant et modifiant le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'inclusion de procédures spécifiques, de méthodes d'évaluation et de prescriptions techniques, et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, ainsi que les règlements (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 109/2011 et (UE) nº 458/2011 de la Commission (JO L 28 du 4.2.2015, p. 3).

(32) Étant donné que les réceptions par type délivrées conformément au règlement (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 ou (CE) n° 661/2009 et à leurs mesures d'exécution doivent être considérées comme équivalentes à celles délivrées conformément au présent règlement, à moins que les prescriptions correspondantes ne soient modifiées par le présent règlement ou jusqu'à ce qu'elles soient modifiées par les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés en application du présent règlement, des mesures transitoires sont nécessaires pour assurer que ces réceptions ne soient pas invalidées.

(33) Les dates pour le refus de délivrance de la réception UE par type, le refus d'immatriculation de véhicules et l'interdiction de mise sur le marché ou de mise en service de composants et d'entités techniques distinctes devraient être fixées pour chaque élément réglementé.

(34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir assurer le bon fonctionnement du marché intérieur par l'introduction de prescriptions techniques harmonisées concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques, et systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son échelle et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(35) Il convient de définir des prescriptions techniques détaillées et des procédures d'essai adéquates, ainsi que des dispositions relatives à des procédures et des spécifications techniques uniformes, pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, dans des actes délégués et des actes d'exécution, suffisamment à l'avance avant la date d'application desdits actes afin de laisser aux constructeurs suffisamment de temps pour leur permettre de s'adapter aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci. Certains véhicules sont produits en petites quantités. Il convient donc que les prescriptions fixées dans le présent règlement et dans les actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci tiennent compte de ces véhicules ou classes de véhicules lorsque de telles prescriptions sont incompatibles avec l'usage ou la conception desdits véhicules, ou lorsque la charge supplémentaire imposée par lesdites prescriptions est disproportionnée. Il convient, par conséquent, que l'application du présent règlement soit différée,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des prescriptions applicables à:

a) la réception par type des véhicules et des systèmes, composants et entités techniques distinctes conçus et construits pour les véhicules, en ce qui concerne leur sécurité et leurs caractéristiques générales, ainsi que la protection et la sécurité des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route;

b) la réception par type des véhicules, en ce qui concerne les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, au regard de la sécurité, de l'efficacité énergétique et des émissions de CO_2;

c) la réception par type des pneumatiques nouvellement fabriqués, en ce qui concerne leur sécurité et leur performance environnementale.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M, N et O, telles que définies à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, ainsi qu'aux systèmes, composants et entités techniques distinctes conçus et construits pour ces véhicules.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions énoncées à l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 s'appliquent.

En outre, on entend par:

1) "usager vulnérable de la route": un usager de la route non motorisé, dont en particulier un cycliste ou un piéton, ou un usager d'un deux-roues motorisé;

2) "système de surveillance de la pression des pneumatiques": un système installé sur un véhicule qui peut évaluer la pression des pneumatiques ou la variation de pression dans le temps et transmettre les informations correspondantes à l'utilisateur tandis que le véhicule roule;

3) "adaptation intelligente de la vitesse": un système destiné à aider le conducteur à maintenir une vitesse appropriée à l'environnement routier au moyen d'une réaction prévue à cette fin et appropriée;

4) "facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage": une interface normalisée qui facilite le montage d'éthylomètres antidémarrage non d'origine dans les véhicules à moteur;

5) "avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur": un système qui évalue la vigilance du conducteur par l'analyse de systèmes du véhicule et avertit le conducteur, si nécessaire;

6) "avertisseur avancé de distraction du conducteur": un système qui aide le conducteur à continuer de prêter attention aux conditions de circulation et qui avertit le conducteur en cas de distraction;

7) "signal d'arrêt d'urgence": une fonction de signalisation lumineuse pour indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent à l'arrière du véhicule qu'une force de ralentissement élevée est appliquée au véhicule en liaison avec les conditions de circulation prévalentes;

8) "détection en marche arrière": un système qui signale au conducteur la présence de personnes et d'objets derrière le véhicule et dont le but premier est d'éviter les collisions en marche arrière;

9) "système de détection de dérive de la trajectoire": un système qui avertit le conducteur d'une dérive du véhicule hors de sa trajectoire;

10) "système avancé de freinage d'urgence": un système qui peut détecter automatiquement une collision potentielle et activer le système de freinage du véhicule pour ralentir le véhicule et ainsi éviter ou atténuer une collision;

11) "système d'urgence de maintien de la trajectoire": un système qui aide le conducteur à garder le véhicule dans une position sûre par rapport à la délimitation de la voie de circulation ou de la route au moins lorsque le véhicule dévie ou est sur le point de dévier de sa trajectoire et qu'une collision pourrait être imminente;

12) "commutateur principal du véhicule": le dispositif grâce auquel le système électronique embarqué du véhicule passe de l'état d'arrêt, notamment lorsque le véhicule est garé sans que le conducteur soit à bord, au mode de fonctionnement normal;

13) "enregistreur de données d'événement": un système uniquement destiné à enregistrer et mémoriser les paramètres et informations critiques en rapport avec l'accident peu avant, pendant et immédiatement après une collision;

14) "système de protection frontale": une ou plusieurs structures distinctes, telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, en sus du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet; les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui servent à protéger les phares du véhicule sont exclues de cette définition;

15) "pare-chocs": toute structure extérieure située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule, y compris les éléments qui sont fixés à cette structure, et destinée à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule; il ne comprend toutefois pas de système de protection frontale;

16) "véhicule fonctionnant à l'hydrogène": un véhicule à moteur qui utilise l'hydrogène comme carburant pour sa propulsion;

17) "système hydrogène": un ensemble de composants hydrogène et de pièces de liaison montés sur un véhicule fonctionnant à l'hydrogène, à l'exclusion du système de propulsion fonctionnant à l'hydrogène ou du groupe auxiliaire de puissance;

18) "système de propulsion fonctionnant à l'hydrogène": le convertisseur d'énergie utilisé pour propulser le véhicule;

19) "composant hydrogène": les réservoirs d'hydrogène et toutes les autres pièces des véhicules fonctionnant à l'hydrogène qui sont en contact direct avec l'hydrogène ou qui font partie d'un système hydrogène;

20) "réservoir d'hydrogène": le composant au sein du système hydrogène qui stocke le volume principal du carburant hydrogène;

21) "véhicule automatisé": un véhicule à moteur conçu et construit pour se déplacer de façon autonome pendant certaines périodes de temps sans supervision continue de la part du conducteur, mais pour lequel l'intervention du conducteur demeure attendue ou requise;

22) "véhicule entièrement automatisé": un véhicule à moteur qui a été conçu et construit pour se déplacer de façon autonome sans aucune supervision de la part d'un conducteur;

23) "système de surveillance de la disponibilité du conducteur": un système évaluant si le conducteur est en position de reprendre la fonction de conduite d'un véhicule automatisé dans des situations particulières, si nécessaire;

24) "circulation de véhicules en peloton": la liaison de deux véhicules ou plus en un convoi au moyen d'une technologie de connectivité et de systèmes d'aide à la conduite automatisée qui permettent aux véhicules de maintenir automatiquement entre eux une distance rapprochée déterminée lorsqu'ils sont connectés pour certaines parties d'un trajet et de s'adapter aux changements dans le mouvement du véhicule de tête sans interventions ou avec peu d'interventions de la part des conducteurs;

25) "masse maximale": la masse en charge maximale techniquement admissible indiquée par le constructeur;

26) "montant A": le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 4

Obligations générales et prescriptions techniques

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules qui sont mis sur le marché, immatriculés ou mis en service, ainsi que tous les nouveaux systèmes, composants et entités techniques distinctes qui sont mis sur le marché ou mis en service, sont réceptionnés par type conformément aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.

2. La réception par type conformément aux règlements de l'ONU énumérés à l'annexe I est considérée comme une réception UE par type conformément aux prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour modifier l'annexe I afin de tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation en introduisant et en actualisant les références aux règlements de l'ONU et aux séries d'amendements pertinentes, qui s'appliquent sur une base obligatoire.

4. Les constructeurs font en sorte que les véhicules soient conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour leurs occupants et pour les usagers vulnérables de la route.

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

a) aux systèmes de retenue, aux essais de collision, à l'intégrité du système d'alimentation en carburant et à la sécurité électrique des circuits à haute tension;

b) aux usagers vulnérables de la route, à la vision et à la visibilité;

c) aux châssis, aux freins, aux pneumatiques et à la direction des véhicules;

d) aux instruments de bord, au système électrique, à l'éclairage et à la protection contre une utilisation non autorisée des véhicules, y compris les cyberattaques;

e) au comportement du conducteur et des systèmes; et

f) à la construction et aux caractéristiques générales des véhicules.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 pour modifier l'annexe II afin de tenir compte du progrès technique et de l'évolution de la réglementation, en particulier pour ce qui concerne les sujets énumérés au paragraphe 5, points a) à f), du présent article, ainsi que ceux visés à l'article 6, paragraphe 1, points a) à g), à l'article 7, paragraphes 2, 3, 4 et 5, à l'article 9, paragraphes 2, 3 et 5, et à l'article 11, paragraphe 1, et en vue d'assurer un niveau élevé de sécurité générale des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes ainsi qu'un niveau élevé de protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route en introduisant et en actualisant les références aux règlements de l'ONU ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution.

7. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour la réception par type des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes au regard des prescriptions énumérées dans l'annexe II.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 5

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

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

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

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

4. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour:

a) la réception par type des véhicules en ce qui concerne leurs systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques;

b) la réception par type des pneumatiques, y compris les spécifications techniques concernant leur montage.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 6

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

1. Les véhicules à moteur sont équipés des systèmes de véhicule avancés suivants:

a) adaptation intelligente de la vitesse;

b) facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage;

c) avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur;

d) avertisseur avancé de distraction du conducteur;

e) signal d'arrêt d'urgence;

f) détection en marche arrière; et

g) enregistreur de données d'événement.

2. L'adaptation intelligente de la vitesse a les exigences minimales suivantes:

a) il est possible au conducteur d'être informé, par l'intermédiaire de la commande d'accélérateur, ou par l'intermédiaire d'une réaction efficace, appropriée et prévue à cette fin, que la limite de vitesse applicable est dépassée;

b) il est possible d'éteindre le système; des informations sur la limite de vitesse peuvent continuer d'être fournies et l'adaptation intelligente de la vitesse est en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule;

c) la réaction appropriée et prévue à cette fin est fondée sur des informations relatives aux limitations de vitesse obtenues par l'observation des panneaux et signaux routiers, sur la base des signaux de l'infrastructure ou de données de cartes électroniques, ou les deux, disponibles à bord du véhicule;

d) la possibilité qu'a le conducteur de dépasser la vitesse du véhicule suggérée par le système n'est pas affectée;

e) ses objectifs de performance sont fixés de manière à éviter ou à réduire au minimum le taux d'erreur en conditions de conduite réelles.

3. Les avertisseurs de somnolence et de perte d'attention du conducteur et les systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur sont conçus de telle sorte qu'ils n'enregistrent ni ne conservent en permanence d'autres données que celles nécessaires au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées ou traitées de toute autre manière dans le système en circuit fermé. En outre, ces données ne sont pas rendues accessibles à des tiers ni mises à la disposition de tiers à quelque moment que ce soit et sont effacées immédiatement après avoir été traitées. Ces systèmes sont également conçus pour éviter les chevauchements et n'adressent pas au conducteur des suggestions contradictoires en parallèle ou des suggestions susceptibles de l'induire en erreur lorsqu'une action déclenche les deux systèmes.

4. Les enregistreurs de données d'événement satisfont, en particulier, aux prescriptions suivantes:

a) les données qu'ils sont capables d'enregistrer et de mémoriser en ce qui concerne l'intervalle de temps peu avant, pendant et immédiatement après une collision comprennent la vitesse du véhicule, le freinage, la position et l'inclinaison du véhicule sur la route, l'état et le taux d'activation de tous ses systèmes de sécurité, le système eCall embarqué fondé sur le service 112, l'activation des freins et tout autre paramètre d'entrée pertinent des systèmes embarqués de sécurité active et d'évitement des accidents, ces données présentant un haut niveau de précision et leur préservation étant assurée;

b) ils ne peuvent pas être désactivés;

c) la façon dont ils sont capables d'enregistrer et de mémoriser des données est telle:

   i) qu'ils fonctionnent suivant un système en circuit fermé;

   ii) que les données qu'ils collectent sont anonymisées et protégées contre la manipulation et les utilisations malveillantes; et

   iii) que les données qu'ils collectent permettent d'identifier le type précis du véhicule, sa variante et sa version et, en particulier, les systèmes de sécurité active et d'évitement des accidents dont le véhicule est équipé; et

d) que les données qu'ils sont capables d'enregistrer peuvent être communiquées aux autorités nationales, sur la base du droit de l'Union ou d'un droit national, pour les seuls besoins de l'étude et de l'analyse des accidents, y compris pour les besoins de la réception par type des systèmes et composants, et conformément au règlement (UE) 2016/679, via une interface normalisée.

5. Un enregistreur de données d'événement n'est pas capable d'enregistrer et de mémoriser les quatre derniers chiffres de la partie "désignation du véhicule" du numéro d'identification du véhicule, ni aucune autre information qui pourrait permettre l'identification individuelle du véhicule concerné, de son propriétaire ou de son détenteur.

6. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 pour compléter le présent règlement en définissant des règles détaillées concernant les procédures d'essai et les prescriptions techniques spécifiques pour:

a) la réception par type des véhicules en ce qui concerne les systèmes de véhicule avancés énumérés au paragraphe 1;

b) la réception par type des systèmes de véhicule avancés énumérés au paragraphe 1, points a), f) et g), en tant qu'entités techniques distinctes.

Ces actes délégués sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 7

Prescriptions spécifiques relatives aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci qui sont également applicables aux véhicules des catégories M_1 et N_1, les véhicules de ces catégories satisfont aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 et aux spécifications techniques définies dans les actes d'exécution visés au paragraphe 6.

2. Les véhicules des catégories M_1 et N_1 sont équipés de systèmes avancés de freinage d'urgence conçus et installés en deux phases et permettant:

a) la détection d'obstacles et de véhicules en mouvement en avant du véhicule à moteur au cours de la première phase;

b) l'extension de la capacité de détection visée au point a) pour inclure également les piétons et les cyclistes en avant du véhicule à moteur au cours de la deuxième phase.

3. Les véhicules des catégories M_1 et N_1 sont également équipés d'un système d'urgence de maintien de la trajectoire.

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

a) il est possible d'éteindre ces systèmes uniquement un à la fois, par une séquence d'actions que le conducteur doit accomplir;

b) les systèmes sont en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule;

c) il est possible de supprimer facilement les avertissements sonores mais cette action ne supprime pas en même temps d'autres fonctions du système que les avertissements sonores;

d) il est possible au conducteur de passer outre à de tels systèmes.

5. Les véhicules des catégories M_1 et N_1 sont conçus et construits afin d'offrir une zone étendue de protection contre les chocs de la tête dans le but d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route et d'atténuer leurs blessures potentielles en cas de collision.

6. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 8

Systèmes de protection frontale pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers

1. Les systèmes de protection frontale, qu'ils soient montés d'origine sur des véhicules des catégories M_1 et N_1 ou mis sur le marché en tant qu'entités techniques distinctes destinées à ces véhicules, satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 et aux spécifications techniques définies dans les actes d'exécution visés au paragraphe 3.

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

3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures uniformes et spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de protection frontale, y compris des spécifications techniques concernant leur construction et leur installation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 9

Prescriptions spécifiques relatives aux autobus et aux camions

1. En plus des autres prescriptions du présent règlement et des actes délégués et actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci qui sont également applicables aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, les véhicules de ces catégories satisfont aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 et aux spécifications techniques définies dans les actes d'exécution visés au paragraphe 7. Les véhicules des catégories M_2 et M_3 satisfont également aux prescriptions énoncées au paragraphe 6.

2. Les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 sont équipés d'un système de détection de dérive de la trajectoire et d'un système avancé de freinage d'urgence, tous deux satisfaisant aux spécifications techniques énoncées dans les actes d'exécution visés au paragraphe 7.

3. Les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 sont équipés de systèmes avancés qui sont capables de détecter des piétons et des cyclistes se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule et d'avertir de leur présence ou d'éviter une collision avec ces usagers vulnérables de la route.

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

a) il est possible d'éteindre ces systèmes uniquement un à la fois, par une séquence d'actions que le conducteur doit accomplir;

b) les systèmes sont en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule;

c) il est possible de supprimer facilement les avertissements sonores mais cette action ne supprime pas en même temps d'autres fonctions du système que les avertissements sonores;

d) il est possible au conducteur de passer outre à de tels systèmes.

5. Les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 sont conçus et construits afin d'améliorer la visibilité directe des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur, en réduisant le plus possible les angles morts à l'avant et sur le côté du conducteur, tout en tenant compte des spécificités des différentes catégories de véhicules.

6. Les véhicules des catégories M_2 et M_3 dont la capacité est supérieure à 22 passagers, sans compter le conducteur, et qui sont construits avec des zones pour passagers debout afin de permettre un mouvement de passagers fréquent doivent être conçus et construits de manière à être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs en fauteuil roulant.

7. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour:

a) la réception par type des véhicules au regard des prescriptions énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article;

b) la réception par type des systèmes visés au paragraphe 3 du présent article en tant qu'entités techniques distinctes.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.

Les actes d'exécution qui concernent les prescriptions énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Les actes d'exécution qui concernent les prescriptions énoncées au paragraphe 5 du présent article sont publiés au plus tard 36 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 10

Prescriptions spécifiques relatives aux véhicules fonctionnant à l'hydrogène

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

2. Les constructeurs font en sorte que les systèmes hydrogène et les composants hydrogène soient installés conformément aux spécifications techniques énoncées dans les actes d'exécution visés au paragraphe 3. Les constructeurs communiquent également, si nécessaire, des informations aux fins de l'inspection des systèmes et composants hydrogène pendant la durée de vie en service des véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

3. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les spécifications techniques et procédures uniformes pour la réception par type des véhicules fonctionnant à l'hydrogène en ce qui concerne leurs systèmes hydrogène, y compris celles concernant la compatibilité des matériaux et les embouts de remplissage, et pour la réception par type des composants hydrogène, y compris des spécifications techniques concernant leur installation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2. Ils sont publiés au plus tard 15 mois avant les dates applicables précisées à l'annexe II.

Article 11

Prescriptions spécifiques relatives aux véhicules automatisés et aux véhicules entièrement automatisés

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

a) aux systèmes visant à remplacer le contrôle par le conducteur du véhicule, y compris la signalisation, la direction, l'accélération et le freinage;

b) aux systèmes visant à communiquer au véhicule des informations en temps réel sur l'état du véhicule et la zone environnante;

c) aux systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur;

d) aux enregistreurs de données d'événement pour véhicules automatisés;

e) au format harmonisé pour l'échange de données, par exemple pour la circulation en peloton de véhicules de marques différentes;

f) aux systèmes visant à communiquer des informations sur la sécurité aux autres usagers de la route.

Cependant, ces prescriptions spécifiques relatives aux systèmes de surveillance de la disponibilité du conducteur, visés au premier alinéa, point c), ne s'appliquent pas aux véhicules entièrement automatisés.

2. La Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des dispositions concernant les procédures et spécifications techniques uniformes pour les systèmes et autres éléments énumérés au paragraphe 1, points a) à f), du présent article, et pour la réception par type des véhicules automatisés et des véhicules entièrement automatisés au regard de ces systèmes et autres éléments afin d'assurer le fonctionnement en toute sécurité des véhicules automatisés et des véhicules entièrement automatisés sur les routes publiques.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 12

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphes 3 et 6, et à l'article 6, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à compter du 5 janvier 2020. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 4, paragraphes 3 et 6, et à l'article 6, paragraphe 6, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

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

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

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 14

Réexamen et rapport

1. Au plus tard le 7 juillet 2027 et tous les cinq ans par la suite, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur les résultats des mesures et systèmes de sécurité, y compris leurs taux de pénétration et leur praticité pour les utilisateurs. La Commission mène une enquête pour déterminer si ces mesures et systèmes de sécurité fonctionnent comme prévu par le présent règlement. Le cas échéant, son rapport est assorti de recommandations, y compris une proposition législative pour modifier les prescriptions relatives à la sécurité générale et à la protection et à la sécurité des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, afin de réduire encore ou de porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier.

La Commission évalue en particulier la fiabilité et l'efficacité des nouveaux systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et la précision et le taux d'erreur de ces systèmes en conditions de conduite réelles. Le cas échéant, la Commission présente une proposition législative.

2. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport, pour l'année précédente, sur les activités du forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29) concernant l'avancée de la mise en œuvre des normes de sécurité des véhicules en ce qui concerne les prescriptions énoncées aux articles 5 à 11 et concernant la position de l'Union dans ce domaine.

Article 15

Dispositions transitoires

1. Le présent règlement n'invalide pas les réceptions UE par type délivrées à des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes conformément au règlement (CE) nº 78/2009, au règlement (CE) nº 79/2009 ou au règlement (CE) nº 661/2009 et à leurs mesures d'exécution au plus tard le 5 juillet 2022, à moins que les prescriptions concernées applicables à ces véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes aient été modifiées ou que de nouvelles prescriptions aient été ajoutées par le présent règlement et par les actes délégués adoptés en vertu de celui-ci, comme le précisent les actes d'exécution adoptés en vertu du présent règlement.

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

3. Par dérogation au présent règlement, les États membres continuent d'autoriser, jusqu'aux dates spécifiées dans l'annexe IV, l'immatriculation de véhicules, ainsi que la vente ou la mise en service de composants, qui ne sont pas conformes aux prescriptions du règlement nº 117 de l'ONU.

Article 16

Dates de mise en œuvre

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

a) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, en ce qui concerne une prescription particulière énumérée dans ladite annexe, refusent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, de délivrer la réception UE par type ou la réception nationale par type pour tout nouveau type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte qui n'est pas conforme aux prescriptions du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci;

b) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, pour une prescription particulière énumérée dans ladite annexe, considèrent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, que les certificats de conformité pour des véhicules neufs ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858, et interdisent l'immatriculation de tels véhicules, si ces véhicules ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci;

c) avec effet à compter des dates spécifiées dans l'annexe II, en ce qui concerne une prescription particulière énumérée dans ladite annexe, interdisent, pour des motifs en rapport avec cette prescription, la mise sur le marché ou la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes, lorsqu'ils ne sont pas conformes aux prescriptions du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci.

Article 17

Modifications du règlement (UE) 2018/858

L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

Article 18

Abrogation

1. Les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 ainsi que les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 sont abrogés avec effet à compter de la date d'application du présent règlement.

2. Les références aux règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 19

Entrée en vigueur et date d'application

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

Il est applicable à partir du 6 juillet 2022.

Toutefois, l'article 4, paragraphes 3, 6 et 7, l'article 5, paragraphe 4, l'article 6, paragraphe 6, l'article 7, paragraphe 6, l'article 8, paragraphe 3, l'article 9, paragraphe 7, l'article 10, paragraphe 3, l'article 11, paragraphe 2, et les articles 12 et 13 sont applicables à partir du 5 janvier 2020.

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

Fait à Strasbourg, le 27 novembre 2019.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
D. M. SASSOLI	T. TUPPURAINEN

ANNEXE I

Liste des règlements de l'ONU visés à l'article 4, paragraphe 2

Numéro du règlement de l'ONU	Objet	Série d'amendements publiée au JO	Références JO	Domaine couvert par le règlement de l'ONU
1	Projecteurs émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route, équipés de lampes à incandescence R2 et/ou HS1	Série 02 d'amendements	JO L 177 du 10.7.2010, p. 1	M, N [a]
3	Dispositifs catadioptriques pour véhicules à moteur et leurs remorques	Série 02 d'amendements	JO L 323 du 6.12.2011, p. 1	M, N, O
4	Éclairage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 17	M, N, O
6	Feux indicateurs de direction pour véhicules à moteur et leurs remorques	Série 01 d'amendements	JO L 213 du 18.7.2014, p. 1	M, N, O
7	Feux de position avant et arrière, feux-stop et feux d'encombrement des véhicules automobiles et de leurs remorques	Série 02 d'amendements	JO L 285 du 30.9.2014, p. 1	M, N, O
8	Projecteurs pour véhicules automobiles (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 et/ou H11)	Rectificatif 1 de la série 05 d'amendements à la révision 4	JO L 177 du 10.7.2010, p. 71	M, N [a]
10	Compatibilité électromagnétique	Série 05 d'amendements	JO L 41 du 17.2.2017, p. 1	M, N, O
11	Serrures et organes de fixation des portes	Série 04 d'amendements	JO L 218 du 21.8.2019, p. 1	M_1, N_1
12	Protection du conducteur contre le mécanisme de direction en cas de choc	Série 04 d'amendements	JO L 89 du 27.3.2013, p. 1	M_1, N_1
13	Freinage des véhicules et remorques	Série 11 d'amendements	JO L 42 du 18.2.2016, p. 1	M_2, M_3, N, O [b]
13-H	Freinage des voitures particulières	Version originale du règlement	JO L 335 du 22.12.2015, p. 1	M_1, N_1
14	Ancrages de ceinture de sécurité	Série 07 d'amendements	JO L 218 du 19.8.2015, p. 27	M, N
16	Ceintures de sécurité, systèmes de retenue, dispositifs de retenue pour enfants et dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX	Série 07 d'amendements	JO L 109 du 27.4.2018, p. 1	M, N
17	Sièges, leurs ancrages et les appuie-tête	Série 08 d'amendements	JO L 230 du 31.8.2010, p. 81	M, N
18	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Série 03 d'amendements	JO L 120 du 13.5.2010, p. 29	M_2, M_3, N_2, N_3
19	Feux de brouillard avant pour véhicules à moteur	Série 04 d'amendements	JO L 250 du 22.8.2014, p. 1	M, N
20	Projecteurs émettant un faisceau-croisement asymétrique et/ou un faisceau-route et équipés de lampes halogènes à incandescence (lampes H4)	Série 03 d'amendements	JO L 177 du 10.7.2010, p. 170	M, N [a]
21	Aménagement intérieur	Série 01 d'amendements	JO L 188 du 16.7.2008, p. 32.	M_1

Numéro du règlement de l'ONU	Objet	Série d'amendements publiée au JO	Références JO	Domaine couvert par le règlement de l'ONU
23	Feux de marche arrière et feux de manœuvre pour véhicules à moteur et leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 237 du 8.8.2014, p. 1	M, N, O
25	Appuie-tête incorporés ou non dans les sièges des véhicules	Rectificatif 2 de la série 04 d'amendements à la révision 1	JO L 215 du 14.8.2010, p. 1	M_1
26	Saillies extérieures	Série 03 d'amendements	JO L 215 du 14.8.2010, p. 27	M_1
28	Avertisseurs sonores et leur signalisation sonore	Version originale du règlement	JO L 323 du 6.12.2011, p. 33.	M, N
29	Protection des occupants de la cabine d'un véhicule utilitaire	Série 03 d'amendements	JO L 304 du 20.11.2010, p. 21	N
30	Pneumatiques pour les véhicules à moteur et leurs remorques (classe C1)	Série 02 d'amendements	JO L 307 du 23.11.2011, p. 1	M, N, O
31	Projecteurs scellés halogènes pour véhicules à moteur émettant un faisceau de croisement asymétrique européen ou un faisceau de route, ou les deux à la fois	Série 02 d'amendements	JO L 185 du 17.7.2010, p. 15	M, N
34	Prévention des risques d'incendie (réservoirs de carburant liquide)	Série 03 d'amendements	JO L 231 du 26.8.2016, p. 41	M, N, O
37	Lampes à incandescence destinées à être utilisées dans les feux homologués des véhicules à moteur et de leurs remorques	Série 03 d'amendements	JO L 213 du 18.7.2014, p. 36	M, N, O
38	Feux de brouillard arrière pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 20	M, N, O
39	Appareil indicateur de vitesse et compteur kilométrique, y compris leur installation	Série 01 d'amendements	JO L 302 du 28.11.2018, p. 106	M, N
43	Vitrages de sécurité et installation de ces vitrages sur les véhicules	Série 01 d'amendements	JO L 42 du 12.2.2014, p. 1	M, N, O
44	Dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur ("dispositifs de retenue pour enfants")	Série 04 d'amendements	JO L 265 du 30.9.2016, p. 1	M, N
45	Nettoie-projecteurs	Série 01 d'amendements		M, N
46	Systèmes de vision indirecte et leur montage	Série 04 d'amendements	JO L 237 du 8.8.2014, p. 24	M, N
48	Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules	Série 06 d'amendements	JO L 14 du 16.1.2019, p. 42	M, N, O (c)
54	Pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques (classes C2 et C3)	Version originale du règlement	JO L 307 du 23.11.2011, p. 2	M, N, O
55	Pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules	Série 01 d'amendements	JO L 153 du 15.6.2018, p. 179	M, N, O (c)
58	Dispositifs arrière de protection anti-encastrement et leur montage; protection contre l'encastrement à l'arrière	Série 03 d'amendements	JO L 49 du 20.2.2019, p. 1	M, N, O
61	Véhicules utilitaires en ce qui concerne leurs saillies extérieures à l'avant de la cloison postérieure de la cabine	Version originale du règlement	JO L 164 du 30.6.2010, p. 1	N

Numéro du règlement de l'ONU	Objet	Série d'amendements publiée au JO	Références JO	Domaine couvert par le règlement de l'ONU
64	Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques/systèmes pour roulage à plat (et système de surveillance de la pression des pneumatiques)	Série 02 d'amendements	JO L 310 du 26.11.2010, p. 18	M_1, N_1
66	Résistance mécanique de la superstructure des véhicules de grande capacité pour le transport de personnes	Série 02 d'amendements	JO L 84 du 30.3.2011, p. 1	M_2, M_3
67	Véhicules à moteur fonctionnant au GPL	Série 01 d'amendements	JO L 285 du 20.10.2016, p. 1	M, N
73	Dispositifs de protection latérale des véhicules de transport de marchandises	Série 01 d'amendements	JO L 122 du 8.5.2012, p. 1	N_2, N_3, O_3, O_4
77	Feux de stationnement pour les véhicules à moteur	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 21	M, N
79	Équipement de direction	Série 03 d'amendements	JO L 318 du 14.12.2018, p. 1	M, N, O
80	Sièges des véhicules de grandes dimensions pour le transport de voyageurs	Série 03 d'amendements	JO L 226 du 24.8.2013, p. 20	M_2, M_3
87	Feux de circulation diurne pour véhicules à moteur	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 24	M, N
89	Dispositifs limiteurs de vitesse et dispositifs limiteurs réglables de la vitesse	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 25	M, N ([d])
90	Plaquettes de frein de rechange, garnitures de frein à tambour de rechange et disques et tambours de rechange pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Série 02 d'amendements	JO L 290 du 16.11.2018, p. 54	M, N, O
91	Feux de position latéraux pour les véhicules à moteur et leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 4 du 7.1.2012, p. 27	M, N, O
93	Dispositifs contre l'encastrement à l'avant et leur montage; protection contre l'encastrement à l'avant	Version originale du règlement	JO L 185 du 17.7.2010, p. 56	N_2, N_3
94	Protection des occupants en cas de collision frontale	Série 03 d'amendements	JO L 35 du 8.2.2018, p. 1	M_1
95	Protection des occupants en cas de collision latérale	Série 03 d'amendements	JO L 183 du 10.7.2015, p. 91	M_1, N_1
97	Systèmes d'alarme pour véhicules (SAV)	Série 01 d'amendements	JO L 122 du 8.5.2012, p. 19	M_1, N_1 ([e])
98	Projecteurs de véhicules à moteur munis de sources lumineuses à décharge	Série 01 d'amendements	JO L 176 du 14.6.2014, p. 64	M, N
99	Sources lumineuses à décharge pour projecteurs homologués de véhicules à moteur	Version originale du règlement	JO L 320 du 17.12.2018, p. 45	M, N
100	Sécurité électrique	Série 02 d'amendements	JO L 302 du 28.11.2018, p. 114	M, N
102	Dispositif d'attelage court (DAC); installation d'un type homologué de DAC	Version originale du règlement	JO L 351 du 30.12.2008, p. 44	N_2, N_3, O_3, O_4
104	Marquages rétroréfléchissants (véhicules lourds et longs)	Version originale du règlement	JO L 75 du 14.3.2014, p. 29	M_2, M_3, N, O_2, O_3, O_4

Numéro du règlement de l'ONU	Objet	Série d'amendements publiée au JO	Références JO	Domaine couvert par le règlement de l'ONU
105	Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Série 05 d'amendements	JO L 4 du 7.1.2012, p. 30	N, O
107	Caractéristiques générales de construction des véhicules des catégories M_2 et M_3	Série 07 d'amendements	JO L 52 du 23.2.2018, p.1	M_2, M_3
108	Pneumatiques rechapés pour les véhicules automobiles et leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 181 du 4.7.2006, p. 1	M_1, O_1, O_2
109	Pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et pour leurs remorques	Version originale du règlement	JO L 181 du 4.7.2006, p. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Organes spéciaux pour l'alimentation au GNC et au GNL	Série 01 d'amendements	JO L 166 du 30.6.2015, p. 1	M, N
112	Projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence et/ou de modules à diodes électroluminescentes (DEL)	Série 01 d'amendements	JO L 250 du 22.8.2014, p. 67	M, N
114	Systèmes de coussins gonflables de deuxième monte	Version originale du règlement	JO L 373 du 27.12.2006, p. 272	M_1, N_1
115	Systèmes spéciaux d'adaptation au GPL et au GNC	Version originale du règlement	JO L 323 du 7.11.2014, p. 91	M, N
116	Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée	Version originale du règlement	JO L 45 du 16.2.2012, p. 1	M_1, N_1 [c]
117	Pneumatiques en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement, l'adhérence sur surfaces humides et la résistance au roulement (classes C1, C2 et C3)	Série 02 d'amendements	JO L 218 du 12.8.2016, p. 1	M, N, O
118	Comportement au feu des matériaux utilisés dans la construction des autobus	Série 02 d'amendements	JO L 102 du 21.4.2015, p. 67	M_3
119	Feux d'angle	Série 01 d'amendements	JO L 89 du 25.3.2014, p. 101	M, N
121	Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs	Série 01 d'amendements	JO L 5 du 8.1.2016, p. 9	M, N
122	Systèmes de chauffage des véhicules	Version originale du règlement	JO L 164 du 30.6.2010, p. 231	M, N, O
123	Systèmes d'éclairage avant adaptatifs (AFS) destinés aux véhicules automobiles	Série 01 d'amendements	JO L 49 du 20.2.2019, p. 24	M, N
124	Roues de remplacement	Version originale du règlement	JO L 375 du 27.12.2006, p. 568	M_1, N_1, O_1, O_2
125	Champ de vision du conducteur	Série 01 d'amendements	JO L 20 du 25.1.2018, p. 16	M_1
126	Systèmes de cloisonnement	Version originale du règlement		M_1
127	Sécurité des piétons	Série 02 d'amendements		M_1, N_1
128	Sources lumineuses à diodes électroluminescentes (DEL)	Version originale du règlement	JO L 320 du 17.12.2018, p. 63	M, N, O

Numéro du règlement de l'ONU	Objet	Série d'amendements publiée au JO	Références JO	Domaine couvert par le règlement de l'ONU
129	Dispositifs améliorés de retenue pour enfants	Version originale du règlement	JO L 97 du 29.3.2014, p. 21	M, N
130	Systèmes d'avertissement en cas de déviation de la trajectoire	Version originale du règlement	JO L 178 du 18.6.2014, p. 29	M_2, M_3, N_2, N_3 ([f])
131	Système actif de freinage d'urgence	Série 01 d'amendements	JO L 214 du 19.7.2014, p. 47	M_2, M_3, N_2, N_3 ([f])
134	Sécurité de l'hydrogène	Version originale du règlement	JO L 129 du 17.5.2019, p. 43	M, N
135	Choc latéral contre un poteau	Série 01 d'amendements		M_1, N_1
137	Choc frontal sur toute la largeur	Série 01 d'amendements		M_1
139	Système d'assistance au freinage d'urgence	Version originale du règlement	JO L 269 du 26.10.2018, p. 1	M_1, N_1
140	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité	Version originale du règlement	JO L 269 du 26.10.2018, p. 17	M_1, N_1
141	Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques	Version originale du règlement	JO L 269 du 26.10.2018, p. 36	M_1, N_1 ([g])
142	Montage des pneumatiques	Version originale du règlement		M_1
145	Ancrages de dispositifs de retenue pour enfants	Version originale du règlement		M_1

Notes relatives au tableau

La série d'amendements indiquée dans le tableau correspond à la version qui a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* et est sans préjudice de la série d'amendements à laquelle il convient de se conformer sur la base des dispositions transitoires qui y sont prévues.

La conformité à une série d'amendements adoptée après la série particulière indiquée dans le tableau est acceptée à titre d'alternative.

Les dates spécifiées dans les séries d'amendements concernées des règlements de l'ONU énumérés dans le tableau, en ce qui concerne les obligations des parties contractantes à "l'accord révisé de 1958", en rapport avec la première immatriculation, la mise en service, la mise sur le marché, la vente, la reconnaissance des homologations et les dispositions analogues, sont applicables sur une base contraignante aux fins des articles 48 et 50 du règlement (UE) 2018/858, excepté lorsque d'autres dates sont spécifiées à l'annexe II du présent règlement, auquel cas ces dernières prévalent.

Dans certains cas, un règlement de l'ONU énuméré dans le tableau prévoit dans ses dispositions provisoires qu'à partir d'une date spécifiée, les parties contractantes à "l'accord révisé de 1958", appliquant une certaine série d'amendements à ce règlement de l'ONU, ne sont pas tenues d'accepter ou peuvent refuser d'accepter, aux fins de la réception par type nationale ou régionale, un type réceptionné conformément à une série d'amendements précédente, ou comprend une disposition différemment formulée ayant le même objectif et le même sens. Cela est à interpréter comme une disposition contraignante faisant obligation aux autorités nationales de considérer que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 48 du règlement (UE) 2018/858, excepté si d'autres dates sont spécifiées dans l'annexe II du présent règlement, auquel cas ces dernières prévalent.

(a) Les règlements de l'ONU nos 1, 8 et 20 ne sont pas applicables pour la réception UE par type de véhicules.

(b) La présence obligatoire d'une fonction de contrôle de la stabilité est requise conformément aux règlements de l'ONU. Celle-ci est cependant également obligatoire pour les véhicules de catégorie N_1.

(c) Lorsqu'il est déclaré par le constructeur de véhicules qu'un véhicule est adapté pour tracter des charges [point 2.11.5 du document d'information visé à l'article 24, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858] et que l'un des éléments d'un dispositif mécanique d'attelage approprié, qu'il soit ou non monté sur le type de véhicule à moteur, pourrait masquer (partiellement) un composant d'éclairage et/ou l'espace réservé au montage et à la fixation de la plaque d'immatriculation arrière, les prescriptions suivantes s'appliquent:

— les instructions à l'intention de l'utilisateur du véhicule à moteur (par exemple, le manuel du propriétaire ou le carnet du véhicule) doivent spécifier clairement qu'il n'est pas permis de monter un dispositif d'attelage mécanique qui ne peut pas être facilement retiré ou repositionné,

— les instructions doivent également spécifier clairement que s'il est monté, un dispositif mécanique d'attelage doit toujours pouvoir être retiré ou repositionné lorsqu'il n'est pas utilisé, et

— dans le cas de la réception par type d'un système de véhicule conformément au règlement no 55 de l'ONU, il convient de s'assurer que les dispositions concernant le retrait, le repositionnement et/ou l'emplacement différent sont également entièrement respectées en ce qui concerne l'installation d'éclairage et l'espace pour le montage et la fixation de la plaque d'immatriculation arrière.

(d) Seuls sont concernés les dispositifs de limitation de vitesse et l'installation obligatoire de ces derniers dans les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3.

(e) Des dispositifs visant à empêcher l'utilisation non autorisée seront montés sur les véhicules des catégories M_1 et N_1 et des systèmes d'immobilisation seront montés sur les véhicules de catégorie M_1.

(f) Voir la note explicative 4 du tableau de l'annexe II.

(g) Pour les véhicules de catégorie M_1 dont la masse maximale est ≤ 3 500 kg et de catégorie N_1 qui ne sont pas équipés de roues jumelées sur un essieu.

ANNEXE II

Liste des prescriptions visées à l'article 4, paragraphe 5, et à l'article 5, paragraphe 3, ainsi que des dates visées à l'article 16

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
Prescriptions concernant														
A LES SYSTÈMES DE RETENUE, LES ESSAIS DE COLLISION, L'INTÉGRITÉ DU SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT ET LA SÉCURITÉ ÉLECTRIQUE À HAUTE TENSION														
A1 Aménagement intérieur	Règlement nº 21 de l'ONU		A											
A2 Sièges et appuie-tête	Règlement nº 17 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
A3 Sièges de bus	Règlement nº 80 de l'ONU			A	A									A
A4 Ancrages de ceinture de sécurité	Règlement nº 14 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
A5 Ceintures de sécurité et systèmes de retenue	Règlement nº 16 de l'ONU		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Témoins de port de la ceinture de sécurité	Règlement nº 16 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
A7 Systèmes de cloisonnement	Règlement nº 126 de l'ONU		X										B	
A8 Ancrages de dispositifs de retenue pour enfants	Règlement nº 145 de l'ONU		A											
A9 Dispositifs de retenue pour enfants	Règlement nº 44 de l'ONU		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]					A	A
A10 Dispositifs améliorés de retenue pour enfants	Règlement nº 129 de l'ONU		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Protection contre l'encastrement à l'avant	Règlement nº 93 de l'ONU						A	A					A	A
A12 Protection contre l'encastrement à l'arrière	Règlement nº 58 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Protection latérale	Règlement nº 73 de l'ONU						A	A			A	A		
A14 Sécurité du réservoir de carburant	Règlement nº 34 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Sécurité du gaz de pétrole liquéfié	Règlement nº 67 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						A

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
A16 Sécurité du gaz naturel comprimé et liquéfié	Règlement nº 110 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						A
A17 Sécurité de l'hydrogène	Règlement nº 134 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						A
A18 Qualification des matériaux des systèmes à hydrogène			A	A	A	A	A	A						A
A19 Sécurité électrique lors de l'utilisation	Règlement nº 100 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
A20 Choc frontal décalé	Règlement nº 94 de l'ONU	S'applique aux véhicules de catégorie M_1 dont la masse maximale est ≤ 3 500 kg et de catégorie N_1 dont la masse maximale est ≤ 2 500 kg. Pour les véhicules dont la masse maximale est > 2 500 kg, les dates mentionnées dans la note B s'appliquent.	A			A								
A21 Choc frontal sur toute la largeur	Règlement nº 137 de l'ONU	L'utilisation du mannequin anthropomorphique pour essais de collision "Hybrid III" est permise jusqu'à ce que l'utilisation du dispositif de retenue d'occupant humain "THOR" soit prévue dans le règlement de l'ONU.	B			B								
A22 Protection du conducteur contre le mécanisme de direction en cas de choc	Règlement nº 12 de l'ONU		A			A							A	
A23 Coussins gonflables de deuxième monte	Règlement nº 114 de l'ONU		X			X							B	
A24 Choc sur la cabine	Règlement nº 29 de l'ONU					A	A	A						
A25 Choc latéral	Règlement nº 95 de l'ONU	S'applique à tous les véhicules des catégories M_1 et N_1, y compris ceux dont la hauteur depuis le sol du point R du siège le plus bas est à > 700 mm. Pour les véhicules dont la hauteur depuis le sol du point R du siège le plus bas est à > 700 mm, les dates mentionnées dans la note B s'appliquent.	A			A								

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
A26 Choc latéral contre un poteau	Règlement nº 135 de l'ONU		B			B								
A27 Choc à l'arrière	Règlement nº 34 de l'ONU	S'applique aux véhicules de catégorie M_1 dont la masse maximale est ≤ 3 500 kg et de catégorie N_1. Le respect des prescriptions en matière de sécurité électrique après collision doit être assuré.	B			B								
		Prescriptions concernant												
B LES USAGERS VULNÉRABLES DE LA ROUTE, LA VISION ET LA VISIBILITÉ														
B1 Protection des jambes et de la tête des piétons	Règlement nº 127 de l'ONU		A			A								
B2 Zone d'impact élargie de la tête	Règlement nº 127 de l'ONU	La zone de l'essai de collision avec une tête factice d'enfant ou d'adulte est délimitée par la longueur développée d'un adulte de 2 500 mm ou par la ligne de référence arrière du pare-brise, selon celle qui est le plus en avant. Le contact de la tête factice avec les montants A, l'avant du pare-brise et le capot est exclu, mais doit être surveillé.	C			C								
B3 Système de protection frontale			X			X							A	
B4 Système avancé de freinage d'urgence pour piétons et cyclistes			C			C								
B5 Avertissement de collision avec piéton ou cycliste				B	B		B	B					B	
B6 Système d'information concernant les angles morts				B	B		B	B					B	
B7 Détection en marche arrière			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Vision vers l'avant	Règlement nº 125 de l'ONU	S'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1	A			C								

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
B9 Vision directe des véhicules lourds				D	D		D	D						
B10 Vitrage de sécurité	Règlement nº 43 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Dégivrage/désembuage			A	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]	A[2]						
B12 Lave-glace/essuie-glace			A	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]	A[3]					A	
B13 Systèmes de vision indirecte	Règlement nº 46 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						A
		Prescriptions concernant												
C LE CHÂSSIS, LES FREINS, LES PNEUMATIQUES ET LA DIRECTION DES VÉHICULES														
C1 Équipement de direction	Règlement nº 79 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement nº 130 de l'ONU			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]						
C3 Système d'urgence de maintien de trajectoire			B[6]			B[6]								
C4 Freinage	Règlement nº 13 de l'ONU Règlement nº 13-H de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Pièces de frein de rechange	Règlement nº 90 de l'ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Système d'assistance au freinage d'urgence	Règlement nº 139 de l'ONU		A			A								
C7 Systèmes de contrôle électronique de la stabilité	Règlement nº 13 de l'ONU Règlement nº 140 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Système avancé de freinage d'urgence sur les véhicules lourds	Règlement nº 131 de l'ONU			A[4]	A[4]		A[4]	A[4]						
C9 Système avancé de freinage d'urgence sur les véhicules légers			B			B								

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
C10 Sécurité et performance environnementale des pneumatiques	Règlement nº 30 de l'ONU Règlement nº 54 de l'ONU Règlement nº 117 de l'ONU	Il convient de prévoir également une procédure d'essai pour les pneumatiques usés; les dates qui figurent à la note C s'appliquent.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Roues de secours et systèmes pour roulage à plat	Règlement nº 64 de l'ONU		A[1]			A[1]								
C12 Pneumatiques rechapés	Règlement nº 108 de l'ONU Règlement nº 109 de l'ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Surveillance de la pression des pneumatiques pour véhicules légers	Règlement nº 141 de l'ONU	S'applique aux véhicules de catégorie M_1 dont la masse maximale est ≤ 3 500 kg et de catégorie N_1	A			B								
C14 Surveillance de la pression des pneumatiques pour véhicules lourds				B	B		B	B			B	B		
C15 Montage des pneumatiques	Règlement nº 142 de l'ONU	S'applique à toutes les catégories de véhicules	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Roues de remplacement	Règlement nº 124 de l'ONU		X			X			X	X				B
		Prescriptions concernant												
D LES INSTRUMENTS DE BORD, LE SYSTÈME ÉLECTRIQUE, L'ÉCLAIRAGE DU VÉHICULE ET LA PROTECTION CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE, Y COMPRIS LES CYBERATTAQUES														
D1 Avertissement sonore	Règlement nº 28 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						A
D2 Interférences radio (compatibilité électromagnétique)	Règlement nº 10 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Protection contre une utilisation non autorisée, systèmes d'immobilisation et d'alarme	Règlement nº 18 de l'ONU Règlement nº 97 de l'ONU Règlement nº 116 de l'ONU		A	A[1]	A[1]	A	A[1]	A[1]					A	A
D4 Protection du véhicule contre les cyberattaques			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Compteur de vitesse	Règlement nº 39 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
D6 Compteur kilométrique	Règlement nº 39 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
D7 Dispositifs limiteurs de vitesse	Règlement nº 89 de l'ONU			A	A		A	A						A
D8 Adaptation intelligente de la vitesse			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identification des commandes, voyants et indicateurs	Règlement nº 121 de l'ONU		A	A	A	A	A	A						
D10 Systèmes de chauffage	Règlement nº 122 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Dispositifs de signalisation lumineuse	Règlement nº 4 de l'ONU Règlement nº 6 de l'ONU Règlement nº 7 de l'ONU Règlement nº 19 de l'ONU Règlement nº 23 de l'ONU Règlement nº 38 de l'ONU Règlement nº 77 de l'ONU Règlement nº 87 de l'ONU Règlement nº 91 de l'ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Dispositifs d'éclairage de la route	Règlement nº 31 de l'ONU Règlement nº 98 de l'ONU Règlement nº 112 de l'ONU Règlement nº 119 de l'ONU Règlement nº 123 de l'ONU		X	X	X	X	X	X						A
D13 Dispositifs rétroréfléchissants	Règlement nº 3 de l'ONU Règlement nº 104 de l'ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Sources lumineuses	Règlement nº 37 de l'ONU Règlement nº 99 de l'ONU Règlement nº 128 de l'ONU		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Installation des dispositifs de signalisation lumineuse, des dispositifs d'éclairage de la route et des dispositifs rétroréfléchissants	Règlement nº 48 de l'ONU		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
D16 Signal d'arrêt d'urgence			B	B	B	B	B	B						
D17 Nettoie-projecteurs	Règlement n° 45 de l'ONU		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]						A
D18 Indicateur de changement de vitesse			A											
		Prescriptions concernant												
E LE COMPORTEMENT DU CONDUCTEUR ET DU SYSTÈME														
E1 Facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Avertisseur de perte d'attention et de somnolence du conducteur			B	B	B	B	B	B						
E3 Avertisseur avancé de distraction du conducteur		L'évitement de la distraction par des moyens techniques peut aussi être pris en considération.	C	C	C	C	C	C						
E4 Système de surveillance de la disponibilité du conducteur			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
E5 Enregistreur de données d'événement			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Système de remplacement du contrôle par le conducteur			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
E7 Systèmes fournissant au véhicule des informations sur l'état du véhicule et la zone environnante			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						
E8 Circulation en peloton				B[1]	B[1]		B[1]	B[1]						
E9 Systèmes visant à communiquer des informations sur la sécurité aux autres usagers de la route			B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]	B[5]						

Objet	Actes réglementaires	Dispositions techniques spécifiques supplémentaires	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ETD	Composant
		Prescriptions concernant												
F LA CONSTRUCTION ET LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES VÉHICULES														
F1 Espace de la plaque d'immatriculation			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Déplacement en marche arrière			A	A	A	A	A	A						
F3 Serrures et organes de fixation des portes	Règlement nº 11 de l'ONU		A			A								
F4 Marches, marchepieds et poignées			A			A	A	A						
F5 Saillies extérieures	Règlement nº 26 de l'ONU		A											
F6 Saillies extérieures de cabines de véhicule utilitaire	Règlement nº 61 de l'ONU					A	A	A						
F7 Plaque réglementaire et numéro d'identification du véhicule			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Dispositifs de remorquage			A	A	A	A	A	A						
F9 Protecteurs de roue			A											
F10 Systèmes antiprojections						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Masses et dimensions			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Liaisons mécaniques	Règlement nº 55 de l'ONU Règlement nº 102 de l'ONU		A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A[1]	A	A	A	A	A	A
F13 Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses	Règlement nº 105 de l'ONU					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Construction générale des autobus	Règlement nº 107 de l'ONU			A	A									
F15 Résistance de la superstructure des autobus	Règlement nº 66 de l'ONU			A	A									
F16 Inflammabilité des autobus	Règlement nº 118 de l'ONU				A									A

Notes relatives au tableau

A: Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules, ainsi que de la mise sur le marché et de la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes: 6 juillet 2022

B: Date pour le refus de délivrance de la réception UE par type: 6 juillet 2022Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules, ainsi que de la mise sur le marché et de la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes: 7 juillet 2024

C: Date pour le refus de délivrance de la réception UE par type: 7 juillet 2024Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules, ainsi que de la mise sur le marché et de la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes: 7 juillet 2026

D: Date pour le refus de délivrance de la réception UE par type: 7 janvier 2026Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules, ainsi que de la mise sur le marché et de la mise en service de composants et d'entités techniques distinctes: 7 janvier 2029

X: Le composant ou l'entité technique distincte en question s'applique aux catégories de véhicules comme indiqué.

1 Conformité requise si monté.

2 Les véhicules de cette catégorie doivent être équipés d'un dispositif adéquat de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

3 Les véhicules de cette catégorie doivent être équipés de dispositifs adéquats de nettoyage et d'essuyage du pare-brise.

4 Les véhicules suivants sont exemptés:

— les véhicules tracteurs de semi-remorques de catégorie N_2 dont la masse maximale est supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 8 tonnes,

— les véhicules des catégories M_2 et M_3 de la classe A, de la classe I et de la classe II, telles que définies au paragraphe 2.1 du règlement n° 107 de l'ONU,

— les autobus articulés de catégorie M_3 de la classe A, de la classe I et de la classe II, telles que définies au paragraphe 2.1 du règlement n° 107 de l'ONU,

— les véhicules non routiers des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3,

— les véhicules à usage spécial des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3, et

— les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2 et N_3 ayant plus de trois essieux.

5 La conformité est requise dans le cas de véhicules automatisés.

6 Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de direction assistée hydraulique, les dates mentionnées dans la note C s'appliquent. Ces véhicules doivent toutefois être équipés d'un système de détection de dérive de la trajectoire.

ANNEXE III

Modifications de l'annexe II du règlement (UE) 2018/858

L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 est modifiée comme suit:

1) Les références au "Règlement (CE) nº 661/2009" sont modifiées comme suit:

a) dans le tableau de la partie I, dans la mention correspondant au point 3A, la référence dans la troisième colonne au "Règlement (CE) nº 661/2009" est remplacée par le texte suivant:

"Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil (*)

(*) Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).";

b) chaque référence suivante au "Règlement (CE) nº 661/2009" dans l'ensemble de l'annexe II est remplacée par une référence au "Règlement (UE) 2019/2144".

2) La partie I est modifiée comme suit:

a) le tableau est modifié comme suit:

i) la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 54A:

"55A	Choc latéral contre un poteau	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 135 de l'ONU	X			X"							

ii) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 127 de l'ONU	X			X							X"

iii) les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU	X	X	X	X	X	X					X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)	X (15)"

iv) les mentions correspondant aux numéros 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 131 de l'ONU		X	X		X	X					
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 130 de l'ONU		X	X		X	X"					

b) les notes explicatives sont modifiées comme suit:

i) les notes explicatives 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

"(3) La présence de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule est requise conformément à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/2144.

(4) La présence d'un système électronique de contrôle de la stabilité est requise conformément à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/2144.";

ii) la note explicative 9A est remplacée par le texte suivant:

"(9A) La présence d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques est requise conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/2144.";

iii) la note explicative 15 est remplacée par le texte suivant:

"(15) La conformité au règlement (UE) 2019/2144 est obligatoire. Toutefois, la réception par type pour cette rubrique poste spécifique n'est pas envisagée car elle représente simplement la collection de rubriques individuelles énumérées ailleurs dans le tableau qui font référence au règlement (UE) 2019/2144.";

c) dans l'appendice 1, le tableau 1 est modifié comme suit:

i) la mention correspondant au numéro 46A est remplacée par le texte suivant:

"46A	Installation des pneumatiques	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 142 de l'ONU		B"

ii) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 127 de l'ONU		C Date pour le refus de délivrance de la réception UE par type: 7 janvier 2026 Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules: 7 juillet 2034"

iii) les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 134 de l'ONU		X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144		La conformité au règlement (UE) 2019/2144 est obligatoire. Toutefois, la réception par type pour cette rubrique poste spécifique n'est pas envisagée car elle représente simplement la collection de rubriques individuelles énumérées ailleurs dans le tableau qui font référence au règlement (UE) 2019/2144."

d) la note explicative NA du tableau 1 de l'appendice 1 est remplacée par le texte suivant:

"N/A

L'acte réglementaire ne s'applique pas. Le respect d'un ou de plusieurs aspects spécifiques inclus dans l'acte réglementaire peut toutefois être imposé.";

e) dans l'appendice 1, le tableau 2 est modifié comme suit:

i) la mention correspondant au numéro 46A est remplacée par le texte suivant:

"46A	Installation des pneumatiques	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 142 de l'ONU		B"

ii) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 127 de l'ONU		C Date pour le refus de délivrance de la réception UE par type: 7 janvier 2026 Date pour l'interdiction de l'immatriculation de véhicules: 7 juillet 2034"

iii) les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU		X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144		La conformité au règlement (UE) 2019/2144 est obligatoire. Toutefois, la réception par type pour cette rubrique poste spécifique n'est pas envisagée car elle représente simplement la collection de rubriques individuelles énumérées ailleurs dans le tableau qui font référence au règlement (UE) 2019/2144."

f) dans l'appendice 2, le point 4 est modifié comme suit:

i) le tableau "Partie I: Véhicules appartenant à la catégorie M_1" est modifié comme suit:

— la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Règlement nº 127 de l'ONU Règlement (UE) 2019/2144 (Protection des piétons)	Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. Les prescriptions du règlement nº 127 de l'ONU s'appliquent. Tout système de protection frontale doit soit faire partie intégrante du véhicule et donc être conforme aux prescriptions du règlement nº 127 de l'ONU, soit être réceptionné par type en tant qu'entité technique distincte."

— la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 61:

"62	Règlement nº 134 de l'ONU Règlement (UE) 2019/2144 (Système hydrogène)	Les prescriptions du règlement nº 134 de l'ONU s'appliquent. À titre d'alternative, il doit être démontré que le véhicule est conforme aux normes et règlements suivants: — prescriptions de fond du règlement (CE) nº 79/2009 dans sa version applicable le 5 juillet 2022, — Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japon),

		— GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (Chine), — Norme internationale ISO 23273:2013, partie 1: Sécurité fonctionnelle des véhicules et partie 2: Protection contre les dangers de l'hydrogène pour les véhicules utilisant de l'hydrogène comprimé, — SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety."

ii) le tableau "Partie II: Véhicules appartenant à la catégorie N_1" est modifié comme suit:

— la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Règlement nº 127 de l'ONU Règlement (UE) 2019/2144 (Protection des piétons)	Les véhicules doivent être équipés d'un système électronique de freinage antiblocage agissant sur toutes les roues. Les prescriptions du règlement nº 127 de l'ONU s'appliquent. Tout système de protection frontale doit soit faire partie intégrante du véhicule et donc être conforme aux prescriptions du règlement nº 127 de l'ONU, soit être réceptionné par type en tant qu'entité technique distincte."

— la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 61:

"62	Règlement nº 134 de l'ONU Règlement (UE) 2019/2144 (Système hydrogène)	Les prescriptions du règlement nº 134 de l'ONU s'appliquent. À titre d'alternative, il doit être démontré que le véhicule est conforme aux normes et règlements suivants: — prescriptions de fond du règlement (CE) nº 79/2009 dans sa version applicable le 5 juillet 2022, — Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japon), — GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicle – safety requirements (Chine), — Norme internationale ISO 23273:2013, partie 1: Sécurité fonctionnelle des véhicules et partie 2: Protection contre les dangers de l'hydrogène pour les véhicules utilisant de l'hydrogène comprimé, — SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety."

3) Dans la partie II, dans le tableau, les mentions correspondant aux numéros 58, 65 et 66 sont supprimées.

4) La partie III est modifiée comme suit:

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

i) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 127 de l'ONU	X	X"			

ii) les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU	X	X	X	X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])"

iii) les mentions correspondant aux numéros 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 131 de l'ONU			N/A	N/A
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 130 de l'ONU			N/A	N/A"

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

i) la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 54A:

"55A	Choc latéral contre un poteau	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 135 de l'ONU	N/A			N/A"						

ii) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 127 de l'ONU	N/A			N/A"						

iii) les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 134 de l'ONU	X	X	X	X	X	X				
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])"

iv) les mentions correspondant aux numéros 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 131 de l'ONU		N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 130 de l'ONU		N/A	N/A		N/A	N/A"				

c) l'appendice 3 est modifié comme suit:

i) dans le tableau, la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 54A:

"55A	Choc latéral contre un poteau	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 135 de l'ONU	N/A"

ii) dans le tableau, la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 127 de l'ONU	G"

iii) dans le tableau, les mentions correspondant aux numéros 62 et 63 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement n° 134 de l'ONU	X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])"

iv) le point suivant est ajouté:

"5 Les points 1 à 4 s'appliquent également aux véhicules des catégories M_1 qui ne sont pas classés comme véhicules à usage spécial mais qui sont accessibles en fauteuil roulant.";

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

i) la mention suivante est insérée après la mention de la rubrique 54A:

"55A	Choc latéral contre un poteau	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 135 de l'ONU			A"						

ii) la mention correspondant au numéro 58 est remplacée par le texte suivant:

"58	Protection des piétons	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 127 de l'ONU			A"						

iii) les mentions correspondant aux numéros 62, 63, 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU	X	X	X	X	X				
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])	X ([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 131 de l'ONU	N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 130 de l'ONU	N/A	N/A		N/A	N/A"				

e) dans l'appendice 5, dans le tableau, les mentions correspondant aux numéros 62, 63, 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU	X
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 131 de l'ONU	N/A
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 130 de l'ONU	N/A"

f) dans l'appendice 6, dans le tableau, les mentions correspondant aux numéros 62, 63, 65 et 66 sont remplacées par le texte suivant:

"62	Système hydrogène	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 134 de l'ONU	X	
63	Sécurité générale	Règlement (UE) 2019/2144	X ([15])	X ([15])
65	Système avancé de freinage d'urgence	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 131 de l'ONU	N/A	
66	Système de détection de dérive de la trajectoire	Règlement (UE) 2019/2144 Règlement nº 130 de l'ONU	N/A"	

g) les notes explicatives sont modifiées comme suit:

i) la note explicative pour X est remplacée par le texte suivant:

"X Les prescriptions énoncées dans l'acte réglementaire correspondant sont applicables.";

ii) les notes explicatives 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

"(3) La présence de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule est requise conformément à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/2144.

(4) La présence d'un système électronique de contrôle de la stabilité est requise conformément à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/2144.";

iii) la note explicative 9A est remplacée par le texte suivant:

"(9A) S'applique uniquement si les véhicules sont pourvus des équipements couverts par le règlement n° 64 de l'ONU. Cependant, le système de surveillance de la pression des pneumatiques est obligatoire conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/2144.";

iv) la note explicative 15 est remplacée par le texte suivant:

"(15) La conformité au règlement (UE) 2019/2144 est obligatoire. Toutefois, la réception par type pour cette rubrique poste spécifique n'est pas envisagée car elle représente simplement la collection de rubriques individuelles énumérées ailleurs dans le tableau correspondant.";

v) les notes explicatives 16 et 17 sont supprimées.

ANNEXE IV

Dispositions transitoires visées à l'article 15, paragraphe 3

Numéro du Règlement de l'ONU	Prescriptions spécifiques	Date finale pour l'immatriculation de véhicules non conformes ainsi que pour la vente ou la mise en service de composants non conformes[1]
117	Pneumatiques en ce qui concerne les émissions sonores au roulement, l'adhésion sur surfaces humides et la résistance au roulement	30 avril 2023
	Les pneumatiques de la classe C3 doivent être conformes aux prescriptions relatives à la résistance au roulement de la phase 2.»	

Notes relatives au tableau

([1]) Les dates sont celles indiqués dans le règlement (CE) n° 661/2009 en ce qui concerne les types de véhicule, système et composant satisfaisant aux prescriptions dans sa version applicable le 5 juillet 2022 et dans le règlement (CE) n° 78/2009 en ce qui concerne les types de véhicule et de système satisfaisant aux prescriptions dans sa version applicable le 5 juillet 2022.