


Procedure file

Informations de base			
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2018/0145(COD) codécision) Règlement		Procédure terminée	
Prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes: sécurité générale et protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route			
Abrogation Règlement (EC) No 78/2009 2007/0201(COD) Abrogation Règlement (EC) No 79/2009 2007/0214(COD) Abrogation Règlement (EC) No 661/2009 2008/0100(COD) Modification 2016/0014(COD)			
Sujet 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles			
Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PPE THUN UND HOHENSTEIN Róza Rapporteur(e) fictif/fictive S&D SEHNALOVÁ Olga ECR DALTON Daniel ALDE CHARANZOVÁ Dita Verts/ALE DURAND Pascal	19/06/2018
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PPE VĂLEAN Adina-Ioana	21/06/2018
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	TRAN Transports et tourisme		09/07/2018
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	3725	08/11/2019
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	3655	29/11/2018
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	BIENKOWSKA Elżbieta	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
17/05/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0286	Résumé
28/05/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
21/02/2019	Vote en commission, 1ère lecture/lecture unique		
21/02/2019	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
04/03/2019	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A8-0151/2019	Résumé
11/03/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/03/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
02/04/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE637.512 GEDA/A/(2019)003075	
16/04/2019	Résultat du vote au parlement		
16/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0391/2019	Résumé
08/11/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
25/11/2019	Fin de la procédure au Parlement		
27/11/2019	Signature de l'acte final		
16/12/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2018/0145(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement (EC) No 78/2009 2007/0201(COD) Abrogation Règlement (EC) No 79/2009 2007/0214(COD) Abrogation Règlement (EC) No 661/2009 2008/0100(COD) Modification 2016/0014(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114
Base juridique modifiée	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions

Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/8/13151

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2018)0286	17/05/2018	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0190	17/05/2018	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0191	17/05/2018	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2860/2018	19/09/2018	ESC	
Avis de la commission	ENVI	PE629.435	25/10/2018	EP	
Projet de rapport de la commission		PE629.496	15/11/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE632.064	17/12/2018	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE627.562	15/01/2019	EP	
Amendements déposés en commission		PE636.098	20/02/2019	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0151/2019	04/03/2019	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2019)003075	29/03/2019	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0391/2019	16/04/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)440	08/08/2019	EC	
Projet d'acte final		00082/2019/LEX	27/11/2019	CSL	

Informations complémentaires	
Document de recherche	Briefing

Acte final
Règlement 2019/2144 JO L 325 16.12.2019, p. 0001 Résumé

2018/0145(COD) - 17/05/2018 Document de base législatif

OBJECTIF: 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.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la présente initiative fait partie du troisième paquet sur la mobilité consacré à «L'Europe en mouvement», qui met en application la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017. L'objectif poursuivi est d'assurer une transition harmonieuse vers un système de mobilité qui soit sûr, propre et connecté et automatisé et de mettre en place un environnement permettant aux entreprises de l'UE de fabriquer des produits qui soient les meilleurs, les plus propres et les plus compétitifs.

La sécurité routière est une question paneuropéenne qui fait l'objet d'une approche intégrée. Les politiques s'articulent généralement autour de trois piliers: i) les usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes, personnes âgées ou de petite taille), ii) les véhicules et iii) les infrastructures. Si la sécurité routière s'est sensiblement améliorée au cours des dernières décennies, les progrès réalisés dans la réduction des taux de mortalité routière marquent le pas depuis quelques années. Un cadre révisé mieux adapté aux changements de la mobilité est donc nécessaire.

La présente proposition s'attaque au problème principal de la persistance d'un nombre élevé d'accidents de la route et prévoit des mesures pour accroître la sécurité au niveau des véhicules en vue d'éviter les accidents ou de réduire leur gravité et de limiter ainsi le nombre de décès et de blessures graves. Elle est étroitement liée à la [proposition](#) visant à modifier la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

ANALYSE D'IMPACT: l'option retenue, à savoir l'«Introduction d'un ensemble complet de dispositifs de sécurité stimulant l'innovation» devrait contribuer à réduire de respectivement 24.794 et 140.740 les nombres de décès et de blessures graves sur une période de 16 ans. Les avantages attendus en valeur actualisée s'élèvent à 72,8 milliards d'EUR. L'encombrement des routes devrait également être réduit en raison des collisions évitées. Enfin, une réduction des émissions des véhicules et une amélioration de la qualité de l'air devraient aussi être obtenues.

CONTENU: la proposition de règlement vise à introduire des prescriptions techniques harmonisées concernant les performances en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules à moteur et de leurs remorques. D'une manière générale, elle fait référence au [règlement](#) relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, dans la mesure où les deux règlements ont des calendriers d'application compatibles.

La proposition vise en particulier à :

- étendre à toutes les catégories de véhicules le champ de l'obligation actuellement applicable d'équiper les voitures particulières d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques;
- rendre obligatoire un large éventail de dispositifs de sécurité avancés en tant qu'équipement standard pour tous les véhicules (p. ex. le freinage d'urgence automatisé, l'adaptation intelligente de la vitesse, les systèmes de surveillance de la somnolence et de l'attention du conducteur ou de reconnaissance de distraction, les systèmes de détection des piétons et des cyclistes pour les camions ou la facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage).

La proposition établit également les prescriptions spécifiques :

- pour les voitures et les camionnettes, en exigeant notamment qu'elles soient équipées d'un enregistreur de données d'événement (accident) et qu'elles soient conçues de façon à offrir aux usagers vulnérables de la route une zone étendue de protection contre les chocs de la tête;
- pour les systèmes de protection frontale;
- pour les camions et les autobus, en exigeant notamment qu'ils soient équipés d'un système de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant et du côté droit du véhicule et qu'ils soient conçus et construits de façon à améliorer la visibilité des usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur;
- pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène: une annexe V contient les prescriptions relatives à la qualification des matériaux utilisés pour les systèmes hydrogène et leurs composants ;
- pour les véhicules automatisés: la proposition fournit une liste de domaines de la sécurité pour lesquels des règles et des prescriptions techniques détaillées doivent être développées plus avant afin de servir de base au déploiement de véhicules automatisés.

La Commission estime que le fait de rendre obligatoires, dès aujourd'hui, des dispositifs de sécurité avancés sur les véhicules aidera les conducteurs à s'habituer progressivement aux nouveaux dispositifs, tout en renforçant la confiance et l'acceptation de l'opinion publique vis-à-vis de la transition vers la conduite autonome.

2018/0145(COD) - 04/03/2019 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Róza Gräfin von THUN UND HOHENSTEIN (PPE, PL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectif

Le règlement devrait préciser et compléter le règlement (UE) 2018/858 en ce qui concerne la sécurité générale des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, et la protection et la sécurité des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route.

Définitions

Les députés ont clarifié la définition des usagers vulnérables de la route, à savoir un usager de la route utilisant un véhicule à une ou plusieurs roues sans carrosserie de protection ou un usager de la route non motorisé, tel qu'un cycliste ou un piéton.

Systèmes de surveillance de la pression des pneus et pneumatiques

Les députés ont proposé d'inclure un nouvel article stipulant que les constructeurs devront également veiller à ce que les systèmes et caractéristiques pertinents soient développés de manière à garantir l'acceptation de l'utilisateur et que les instructions d'utilisation des véhicules automobiles contiennent des informations claires et complètes concernant le fonctionnement de ces systèmes et caractéristiques.

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

Les systèmes avancés de surveillance de la somnolence et d'avertissement de distraction du conducteur devraient être conçus de telle sorte que ces systèmes n'enregistrent ni ne conservent en permanence aucune donnée autre que celles qui sont nécessaires aux fins pour lesquelles elles ont été collectées ou autrement traitées dans le système en circuit fermé.

En outre, ces données ne devraient à aucun moment être accessibles ou mises à la disposition de tiers et devraient être immédiatement effacées après traitement. Ces systèmes devraient également être conçus de manière à éviter les chevauchements et ne devraient pas inciter le conducteur à agir séparément et simultanément ou de manière à créer de la confusion lorsqu'une action déclenche les deux systèmes.

Enregistreurs de données d'accidents

Un enregistreur de données d'accident ne devrait pas être en mesure d'enregistrer et de stocker les quatre derniers chiffres de la partie «désignation du véhicule» du numéro d'identification du véhicule ou toute autre information qui pourrait permettre d'identifier le véhicule lui-même, son propriétaire ou détenteur.

Les enregistreurs de données d'accident devraient satisfaire aux exigences suivantes :

- les données qu'ils sont capables d'enregistrer et de stocker en ce qui concerne l'intervalle de temps avant, pendant et immédiatement après une collision devraient comprendre la vitesse, 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 embarqué eCall basé sur le 112, l'activation des freins et les paramètres pertinents des systèmes de sécurité active embarqués et des systèmes de prévention des accidents, avec un niveau élevé de précision et des données garantissant la survie ;

- ils ne devraient pas être possible de désactiver les dispositifs ;

- la manière dont ils sont capables d'enregistrer et de stocker les données doit être telle que : i) ils fonctionnent sur un système en circuit fermé ; ii) les données collectées sont rendues anonymes et protégées contre toute manipulation ou utilisation abusive ; iii) il est possible d'identifier avec précision le type, la version et la variante du véhicule, et en particulier les systèmes de sécurité active et de prévention des accidents installés sur le véhicule ;

- les données peuvent être mises à la disposition des autorités nationales via une interface normalisée.

En outre, les dispositifs de sécurité et les avertissements utilisés pour aider à la conduite devraient être facilement perçus par tous les conducteurs, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées.

Exigences spécifiques relatives aux autobus et aux camions

Les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 devraient être conçus et construits de manière à améliorer la visibilité directe des usagers de la route vulnérables depuis le siège du conducteur, à supprimer les angles morts devant le siège du conducteur et à réduire sensiblement les angles morts par les fenêtres latérales. Les spécificités des différents types de véhicules seraient prises en compte.

Examen et rapports

Au plus tard quatre ans après la date d'application du règlement et tous les trois ans par la suite, la Commission présenterait un rapport d'évaluation sur le fonctionnement de toutes les mesures et de tous les systèmes de sécurité, y compris ceux qui ont été montés ultérieurement sur les véhicules existants. Le cas échéant, ce rapport serait accompagné de recommandations, y compris une proposition législative visant à modifier les exigences en matière de sécurité générale et de protection et de sécurité des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, afin de soutenir l'évolution vers une conduite sans risque.

2018/0145(COD) - 16/04/2019 Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 578 voix pour, 30 contre et 25 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Améliorer la sécurité des véhicules et la sécurité routière

Le règlement proposé viserait à 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. Le texte amendé rappelle que 25.300 personnes ont perdu la vie en 2017 sur les routes de l'Union et que 135.000 personnes sont gravement blessées chaque année dans des accidents de la route.

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

Tous les nouveaux véhicules devraient être équipés des dispositifs avancés suivants: i) adaptation intelligente de la vitesse; ii) facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage; iii) avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur; iv) avertisseur avancé de distraction du conducteur; v) signal d'arrêt d'urgence; vi) détection en marche arrière; vii) enregistreur de données d'événement.

Les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse auraient les spécifications minimales suivantes:

- possibilité pour le conducteur d'être informé, par l'intermédiaire de la commande d'accélérateur, ou d'une réaction efficace, appropriée et prévue à cette fin, que la limite de vitesse applicable est dépassée;
- possibilité d'éteindre le système, étant entendu que le système d'adaptation intelligente de la vitesse sera en mode de fonctionnement normal à chaque activation du commutateur principal du véhicule ;
- réaction appropriée 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;

- possibilité pour le conducteur de dépasser la vitesse du véhicule suggérée par le système non affectée ;
- objectifs de performance fixés de manière à éviter ou à réduire au minimum le taux d'erreur en conditions de conduite réelles.

Avertisseurs de somnolence et systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur

Ces systèmes seraient conçus de telle sorte qu'ils n'enregistrent ni ne conservent en permanence aucune donnée autre que celles qui sont nécessaires aux fins pour lesquelles elles ont été collectées ou autrement traitées dans le système en circuit fermé.

En outre, ces données ne devraient à aucun moment être accessibles ou mises à la disposition de tiers et devraient être immédiatement effacées après traitement. Ces systèmes devraient également être conçus de manière à éviter les chevauchements et ne devraient pas inciter le conducteur à agir séparément et simultanément ou de manière à créer de la confusion lorsqu'une action déclenche les deux systèmes.

Enregistreurs de données d'événement

Un enregistreur de données d'accident ne devrait pas être en mesure d'enregistrer et de stocker les quatre derniers chiffres de la partie «désignation du véhicule» du numéro d'identification du véhicule ou toute autre information qui pourrait permettre d'identifier le véhicule lui-même, son propriétaire ou détenteur.

Les enregistreurs de données d'accident devraient satisfaire aux exigences suivantes :

- les données qu'ils sont capables d'enregistrer et de stocker en ce qui concerne l'intervalle de temps avant, pendant et immédiatement après une collision devraient comprendre la vitesse, 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 embarqué *eCall* basé sur le 112, l'activation des freins et les paramètres pertinents des systèmes de sécurité active embarqués et des systèmes de prévention des accidents, avec un niveau élevé de précision et des données garantissant la survie ;
- il ne devrait pas être possible de désactiver les dispositifs ;
- la manière dont ils sont capables d'enregistrer et de stocker les données doit être telle que : i) ils fonctionnent sur un système en circuit fermé ; ii) les données collectées sont rendues anonymes et protégées contre toute manipulation ou utilisation abusive; iii) possibilité d'identifier avec précision le type du véhicule, et en particulier les systèmes de sécurité active et de prévention des accidents installés sur le véhicule ;
- il serait possible de mettre les données à la disposition des autorités nationales via une interface normalisée pour les seuls besoins de l'étude et de l'analyse des accidents et conformément au règlement (UE) 2016/679 (règlement général sur la protection des données).

Les dispositifs de sécurité et les avertissements utilisés pour aider à la conduite devraient être facilement perçus par tous les conducteurs, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées.

Voitures particulières et camionnettes

Celles-ci devraient être équipées de systèmes avancés de freinage d'urgence conçus et installés en deux phases et permettant i) la détection d'obstacles et de véhicules en mouvement en avant du véhicule à moteur au cours de la première phase; ii) l'extension de la capacité de détection pour inclure également les piétons et les cyclistes en avant du véhicule à moteur au cours de la deuxième phase.

Autobus et camions

Ceux-ci devraient i) être équipés de systèmes avancés 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 ; ii) être construits de manière à améliorer la visibilité directe des usagers de la route vulnérables depuis le siège du conducteur, à supprimer les angles morts devant le siège du conducteur et à réduire sensiblement les angles morts par les fenêtres latérales.

Examen et rapports

Au plus tard cinq ans après la date d'application du règlement et tous les cinq ans par la suite, la Commission devrait présenter 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. Le cas échéant, ce rapport serait 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 ou de porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier.

2018/0145(COD) - 16/12/2019 Acte final

OBJECTIF: 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.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par

type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ainsi qu'une série de règlements d'exécution de la Commission.

CONTENU : au cours des décennies passées, les évolutions dans la sécurité des véhicules ont contribué de manière significative à réduire le 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.

Dix ans après l'adoption du règlement précédent, le nouveau règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route vise à faire sensiblement baisser le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes.

Le règlement actualise les règles existantes en matière de sécurité des véhicules figurant dans le règlement (CE) n° 661/2009 concernant la sécurité générale et dans le règlement (CE) n° 78/2009 relatif à la sécurité des piétons. Ses principaux éléments sont les suivants :

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

Le nouveau règlement prévoit que tous les véhicules à moteur (y compris les camions, les autobus, les camionnettes et les SUV) devront être équipés des dispositifs de sécurité suivants:

- adaptation intelligente de la vitesse;
- facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage;
- avertisseur de somnolence et de perte d'attention du conducteur;
- avertisseur avancé de distraction du conducteur;
- signal d'arrêt d'urgence;
- détection en marche arrière;
- enregistreur de données d'événement ;
- système précis de surveillance de la pression des pneumatiques.

Les systèmes de sécurité devront fonctionner sans utiliser quelque information biométrique que ce soit relative aux conducteurs ou aux passagers, y compris la reconnaissance faciale. Ils ne devront ni enregistrer, ni conserver en permanence aucune donnée autre que celles qui sont nécessaires aux fins pour lesquelles elles ont été collectées.

Le système d'adaptation intelligente de la vitesse devra pouvoir être éteint, 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.

En outre, les enregistreurs de données devront 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, sans permettre d'identifier le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule donné à partir des données mémorisées.

Prescriptions spécifiques pour les voitures et les camionnettes

Celles-ci devraient être équipées :

- de systèmes avancés de freinage d'urgence conçus et installés en deux phases et permettant : i) la détection d'obstacles et de véhicules en mouvement en avant du véhicule à moteur au cours de la première phase; l'extension de la capacité de détection pour inclure également les piétons et les cyclistes en avant du véhicule à moteur au cours de la deuxième phase ;
- de systèmes d'urgence de maintien de la trajectoire ;
- de zones étendues de protection contre les chocs de la tête, qui sont capables d'atténuer les blessures des usagers vulnérables de la route, comme les piétons et les cyclistes, en cas de collision.

Autobus et camions

En plus des prescriptions générales et des systèmes existants (tels que l'avertissement de franchissement de la ligne et les systèmes avancés de freinage d'urgence), les camions et les autobus devront :

- être équipés de systèmes avancés 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 ;
- être construits de manière à améliorer la visibilité directe des usagers de la route vulnérables depuis le siège du conducteur, à supprimer les angles morts devant le siège du conducteur et à réduire sensiblement les angles morts par les fenêtres latérales.

Le règlement permet également à la Commission d'adopter des actes d'exécution spécifiques pour la sécurité des véhicules fonctionnant à l'hydrogène et des véhicules automatisés à la lumière des évolutions techniques à venir.

Réexamen et rapport

Au plus tard le 7 juillet 2027 et tous les cinq ans par la suite, la Commission présentera un rapport d'évaluation sur les résultats des mesures et systèmes de sécurité, y compris leurs taux de pénétration. Le cas échéant, son rapport sera assorti de recommandations, y compris une proposition législative dans l'optique de réduire encore ou de porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.1.2020.

APPLICATION : à partir du 6.7.2022.

