

# **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**

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 Róa 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.